

# Közlekedés és átmenet:

## A moszkvai metró

Fordította: Vörös Miklós

*Egy részeg „újorosz” fölszáll a villamosra, és közli a vezetővel: „Irány a Lesznaja, adok magának tízezer dollárt!”*

*„Micsoda? Uram, arrafelé nem vezetnek sínek!”*

*„Hát akkor fektessen le síneket. Adok egy citromot (egy milliót)!”*

*Nekiállnak a karbantartó munkások, síneket fektetnek. A villamos lassan halad a Lesznaja felé. De amikor már egészen közel érnek az épülethez, gond támad: a villamos útjában kiásott földből, építési anyagokból és fémhulladékból álló hegyek tornyosulnak.*

*„Jaj, már el is felejtettem.” – csap a homlokára a villamos utasa. „Tegnap a metró telereltem el ebbe az irányba!”*

A vicc az újjgazdag oroszokon gúnyolódik: mivel már nem elégszenek meg BMW cirkálóikkal, föl kell túrniuk a közutakat. A moszkvai metró gyakran kínál az ilyen anekdotákhoz és morális tanmesékhez hátteret. A történetek fölidézésével a moszkvaiak különösen a nyolcvanas évek vége óta folytatnak élénk vitákat a társadalmi rend megbomlásáról és a terjedő káoszról; és éppen azért a metró az anekdoták leggyakoribb helyszíne, mert város lakói számára a metróállomásokon vált a leginkább láthatóvá az, amit a kelet-európai térségben „átmenetnek” neveznek.<sup>1</sup> A televízió riportjainak és híreinek nézése mellett a

metrón, villamoson, buszon, trolibuszon utazva látja Moszkva önmagát: a tömegek ismeretlen, polgártársnak vagy idegennek tekintett arcok ezreivel találkoznak. A metróvonalak és állomások térszerkezete természetesen nem határozza meg a tanmesék összes fordulatát.<sup>2</sup> A tömegközlekedéssel kapcsolatos narratívák nemcsak azért hatásosak és relevánsak, mert konkrét helyekhez köthetők, hanem azért is, mert az autoritást, a kultúrát és a hovatartozást megjelenítő képeket és diskurzusokat elevenítenek föl.

Oroszországban hosszú története van annak, hogy a tömegközlekedést az emberek az „áthaladásról” és az „átmenetről” való eszmecserék helyszíneként vagy apropójaként használják. A hivatalos szovjet megfogalmazások a moszkvai metró telereltem szembeállították a kapitalista tömegközlekedéssel: míg az utóbbi vaktában, találomra építették ki, pusztán a profitképzés útjait követve, addig a kommunisták azzal kérkedtek, hogy ők gondosan megtervezett utakat építenek a jövőbe. Egy magyar turisták számára készült, a hetvenes évek elején megjelent útikönyv fölidézi a moszkvai metró kiépítésének hőskorát (amikor 1935-ben megnyitották az első tizenegy kilométeres metrószakaszt), és összehasonlítja a cári időszak fejletlen tömegközlekedésével: „A forradalom előtt Moszkva közlekedése rendkívül elmaradott volt – még villamosjárat is alig akadt” (Kiss 1970:175).<sup>3</sup> „A metró”, folytatja az útikönyv, „a legkorszerűbb építési elvek alapján készül”, és minden automatikus.

A tanulmány háttérét alkotó kutatást segítette az International Research Exchange Board (IREX), a National Endowment for the Humanities, a United States Information Agency, az Egyesült Államok Külügyminisztériumának Orosz, Eurázsiai és Kelet-Európai Kutatások Programja (Title VIII) támogatása, valamint részben az Egyesült Államok Oktatási Minisztériumának Fulbright-Hayes doktori disszertáció kutatási ösztöndíja. Köszönettel tartozom Vörös Miklósnak, Matti Bunzlnak, Martha Lamplandnek, Maria Lemonnak és Peter Rutlandnek a szöveg megírását segítő hasznos megjegyzéseikért. A tanulmány angol nyelven az *Altering States: Ethnographies of the Transition in Eastern Europe and the Former Soviet Union*. London, Providence: Berg (1998) című könyvben fog megjelenni.

„Sikerrel próbálták ki a teljesen automatizált szerelvényeket: itt ember helyett elektronikus gép vezeti a nagy sebességgel száguldó vonatot” (Kiss 1970:176).<sup>4</sup> Az angol nyelven beszélő látogatók számára készült pamflet az ígéri, hogy a jövő elhozza „a mozgójárdás gyalogos aluljárókat” (*Moszkovszkij Metropoliten*, 1978). Ezek a leírások a szocialista modernitás kirakatai; olyan infrastuktúra kiépítését ígérik, amelyen a jövő társadalmi rendje nyugszik majd. „A moszkvai metró mindig a világ legjobbjai között lesz” (uo.).

A moszkvai metró még ma is képes egyszerre megidézni utópisztikus szocialista álmokat és az azokat karikírozó „földalatti” iróniákat – a sarló-kalapácsos címer még mindig ékesíti néhány metrókocsi fémes, világoskékre festett oldalát. A többi volt szocialista főváros metróinak szimbólumrendszere más politikai környezetet sugall. A közép-európai metrók ugyan átvették az alagútrendszert, és importálták a moszkvai metróban is alkalmazott kocstípusokat, de a sarlót és a kalapácsot nem. A budapesti vagy prágai metróállomások stílusa monoton és egyenletes, díszítése visszafogott, nélkülözi a szocialista ikonográfiát. A moszkvai metróállomások azonban díszesek, és feltűnő módon különböznek egymástól. A tükörsima márvánnyal, színezett üveggel, krómacéllal, mozaikkal és finoman megmunkált szobrokkal díszített állomások mindegyike a szocializmus belakott emlékműve. Hetven méterrel a *Vörös tér* alatt, a leginkább középponti helyre épült állomás a *Plosagy Revoljucnija* (Forradalom tér, 1938-ban adták át a forgalomnak), melyet nyolcvan, izmos szovjet fiatal ábrázoló, életnagyságúnál is nagyobb szobor díszít: lekuporodott katonák, egyenes tartású sportolók, olvasó egyetemisták, férfiak és nők vegyesen, tartják a mennyezetet. A szintén 1938-ban elkészült *Majakovszkaja* állomás oszlopai érdekesen barázdált, karcsú acélrudakból fonódnak össze; az alkóvként kialakított mozaikos mennyezetet a kék ég háttere előtt és a narancsfák karéja fölött ejtőernyősök és műrepülők siklanak – kettős *homage* a repülős fölfedezéseknek és a bő termést kínáló termelőszövetkezeteknek. Az 1954-ben átadott *Kijevszkaja* állomás „Ukrajna és Oroszország 300 éves egységét” ünnepli: egyik faliképen „az Ural és a Donbassz fémmunkásai nemes munkaversenyt folytatnak”, egy másikon „Puskin Ukrajnában” látható. A *Bjelorusszkaja* sztálinista és Norman Rockwell-i idillt idéző falain gömbölyű vidéki lányok almát szednek kötényükbe.

A metró részben azért alkalmas a társadalmi rendről és káoszról folytatott politikai eszmecserek háttereként szolgálni, mert az állami stabilitás fősorolt

szimbólumai között a kereskedők, menekültek és koldusok egyre szembetűnőbb és megkerülhetetlenebb módon lepik el a folyosókat és a lépcsőket. Csak a turisták lassítanak le, hogy megcsodálják a *Forradalom tér* hőseinek túlméretezett kezeiben nyugvó puskacsöveket, vagy a *Majakovszkaja* ragyogó kék mozaikéjét. Naponta több millió moszkvai sietősen halad át ezeken az állomásokon, de ez nem jelenti azt, hogy nekik ne tűnne már föl a metró gazdag díszítésének szimbolikája. Éppen ellenkezőleg: rendszeresen újrafogalmazzák a szoborba vésett arcvonalak és a mozaikok olvasatát. A kedvenc állomások kegyvesztetté válhatnak – például amikor a szóbeszéd nyomán elterjedt, hogy a *Kropotkinszkaja* meleg sűrűfényvel megvilágított finom márványdíszítését a bolsevikok által lerombolt és most az állomással szemközt újraépített Megváltó Krisztus Templomának maradványaiból bányászták.

A korábbi szovjet területek térképeivel ellentétben a moszkvai metró térképe szinte semmit sem változott az elmúlt tíz év során. A sematikusan ábrázolt metróvonalak, melyek a logo-város láthatatlan, fehér terét hálózzák be, nem mozdultak el – bár némelyik újabb kiadású térképen reklámokat is találhatunk már, sőt a korábban Leninről (még korábban Kaganovicsról) elnevezett metrórendszer immár név nélkül árválkodik. A legjelentősebb változást nem az állomások neveinek átírása jelenti. A nyugati újságokban oly gyakran emlegetett lelkes „képrombolás” nem nagyon foglalkoztatja a posztszovjet moszkvaiakat: ők azt mondják, hogy valahogy mindig elfelejtik az új neveket. Más neveket pedig el sem kell felejtetniük, mert azokat változatlanul hagyták, még akkor is, ha azok a szovjet ideológia és intézményrendszer nyelvezetét idézik: megmaradt az *Oktyabrszkaja* (Októberi Forradalom), a *Sossze Entuziasztov* (A lelkesedők sétánya) és a *Cskalovszkaja* (a repülőgépes fölfedezőről elnevezett) állomás neve. Gúnyolódó vagy kedvesen szentségtörő nevek mindig is léteztek, például a *boroda* (szakáll) a *Karl Marx* állomás beceneve volt, de az újonnan kapott nevek nem merítettek ezekből – a *Karl Marx* most a *Tyeatralnaja* névre hallgat. A gyakran hangsúlyozott diszkontinuitással szemben a metró valójában éppúgy szabályoz nagyon sok *stabil* társas tevékenységet és diskurzust, mint a politikai változások előtt. Mivel Oroszországban nem az autó az úr, és a moszkvaiak többsége tömegközlekedik, a metró a mindennapi gyakorlatot a térhez és időhöz kalibráló eligazítások fontos referenciája maradt: „Menj a sugárirányú vonalon, ne a körgyűrűn, ülj az első metrókocsiba, és



(foto: BIA)



(foto: BIA)

ha kilépsz a kocsiból, ott várj a peronon.” Az utolsó metró indulása továbbra is szabályozza az éjszakai társasélet ritmusát, noha nem állítja le azt.

Ahelyett azonban, hogy a metróhoz kapcsolódó ikonográfiákkal vagy képrombolásokkal foglalkoznék, a metró ebben a tanulmányban helyszín-trópusnak, az átalakuló társadalom egymással versengő ontológiái metaforikus hátterének tekintem. A metró fölváltva reprezentálja a totalizáló dicsőséget vagy a monoton elnyomást, a társadalmi káoszt és a mozgás szabadságát, a konformitást és a kiművelt társas viselkedést. Ennek a szempontnak a finomítása érdekében olyan verbális, képi és textuális reprezentációkat emelek ki, melyek a társas tevékenységet és a térbeli infrastruktúrát egymás mellé illesztik, gyakran azzal a céllal, hogy a társas tevékenységet ikonográfiai eszközökkel igazítják a struktúrához. A helyek leírásainál alkalmazott mellérendelés fölidézhetheti De Certeau párhuzamát a séta és a beszéd között: az előbbi „aktualizálja” a teret, az utóbbi „aktualizálja” a nyelvet (De Certeau 1984:98). Noha más érvei és észrevételei meggyőzőek (például amikor azt állítja, hogy a tér „többértékű”, többjelentésű, különböző „helyek”-ben aktualizálódik), De Certeau értékezése a nyelv szerepéről nem visz messzire. De Certeau a beszélő és a nyelvi struktúra közötti viszonyt helyezi előtérbe; amikor azonban a tér társas egyeztetéséről, közvetítéséről van szó, akkor a cselekvőképesség több szintjének vizsgálatára van szükségünk, mint pusztán az egyén és az épített struktúra közötti diadikus viszony elemzésére. Más szavakkal, a tér egyes artikulációi és a bennük előadott tevékenységek számos különböző kulturális mezőből merítenek, keverik a médiumokat és a műfajokat, valamint az is gyakran előfordul, hogy bennük több beszélő is érintett, hacsak közvetlenül is. De Certeau hasonlóképpen nem különbözteti meg egymástól a helyeken *belüli* diskurzust a helyekre *utaló* vagy azt megnevező diskurzusoktól, és nem vizsgálja a helyre és helyszínre utalásnak a helyen belüli és kívüli társas viszonyokat indexáló jellegét. Így tehát nem állhatunk meg azon a ponton, hogy egymás mellé illesztjük a gyakorlatokat (séta a metróban) és a megnevezéseket (metróról folytatott beszéd), vagyis meg kell fontolnunk más, a metróban *belüli* és a metró *körüli* diszkurzív gyakorlatokat is (metróban folytatott beszélgetés, beszélgetés arról, hogy mások miként aktualizálják a metró terét a sétájukkal stb.).

Nem azért hívom fel a figyelmet ezekre a distinkciókra, hogy szembeállítsam a „közvetlen” és a „me-

diatizált” tapasztalatot. Éppen ellenkezőleg, azt az elméleti tézist kívánom megingatni, amely szerint a „tömegkommunikáció” kulturálisan kevésbé autentikus, mint a „szemtől szembe” kommunikáció (vö. Debord 1994 [1967]). A tömegközlekedés történetesen éppen hogy a két kommunikációs mód közötti hasonlóságok feltárásának ideális terepe. Egyfelől a tömegközlekedés nem emlékeztet sem a „tömegkommunikációra”, sem a „közvetlen kommunikációra”, mivel nem kínál sem befejezett szövegeket, sem pedig behatárolt helyi kultúrákat. Másfelől mind a kettőre hasonlít, mivel egyszerre ad helyet távoli, társas látványosságoknak, és néha nyomasztóan közeli, hús-vér emberekkel kialakult interakcióknak. Ezért inkább a tömegközlekedéssel kapcsolatos gyakorlatok és diskurzusok különböző *szintjeit* választom el egymástól, mert azt gondolom, ez a megközelítés jobban megvilágítja, hogy az emberek a különböző helyekre tett utalások segítségével hogyan is konkretizálják a társadalmi változások és a társadalmi stabilitás leírásait. Az állami infrastruktúrák mediatisztált konstrukciói például olyan beszédtemát termelnek újra, melyekre az emberek a közvetlen, szemtől szembeni interakciókban is emlékeznek, és azokat később idézni képesek. És amit a föld alatt elmondanak a metróban, az visszhangzik a föld fölött is.

## VÁLTOZÓ „METRÓPUSOK” ÉS TÁRSADALMI REND

De Certeau városbeli sétát elemző tanulmánya egy megszédítő optikai eufóriával kezdődik: a World Trade Centerről lepillantva pásztázhatjuk tekintünkkel New York városát (De Certeau 1984:91). Kellemes élményt nyújt a távoli magasból észlelni a várost, mint nyitott szöveget. Innét tekintve a város nem hely, hanem ideológia, vagyis rend. De amikor az utcákon nem a szemünket legeltetjük, hanem sétálunk, akkor a város más képét mutatja, és a sétálókra is „a vakság a jellemző” (De Certeau 1984:93). Sőt, a sétálók láthatatlanok is:

nem éri el őket a panoptikus hatalom. A várost ideologizáló diskurzusok alatt az olvasható identitással nem rendelkező hatalmak fortélyai és kombinációi burjánzanak; a megragadásukat lehetővé tevő fogódzók és a racionális áttekinthetőség nélkül képtelenség igazgatni őket (De Certeau 1984:95).

A moszkvai metró alagútjai még a moszkvai utcáknál is rejtettebbek, és olvashatatlanok a messziről letekintő szem számára. A hatóságok mégis, mindezek ellenére működnek; a rendőrség és a besúgók a többi gyalogoshoz hasonlóan kialakítanak földhözragadt, láthatatlan taktikákat. A metróalagutak, úgy tűnik, ellenállnak a panoptikus tekintetnek. Paradox módon mégis szabályozzák a hatóságok; a benne működő rendről pedig történetek keringenek, melyek politikai utópiáról vagy totalitáriánus elnyomásról, ultra-konformitásról vagy kulturáltságról szólnak.

A hivatalos szovjet diskurzus a társadalmi stabilitást és az egységet hangsúlyozta; az első vonalakat és állomásokat „önkéntesek ezrei” építették. „A metró még a háború alatt is működött” (*Moszkovszkij Metropoliten*, 1978). A már megépített állomások a német légitámadások idején óvóhelyként funkcionáltak, mint ezt az 1959-es *Szállnak a darvak* című klasszikus háborús film is megörökítette. Az évenként növekvő alagút-kilométerek társadalmi lelkesedést szimbolizáltak; a szovjet tervek és mérnökök segítségével Budapesten, Prágában, Szófiában, Varsóban, Zágrábban, Kalkuttában és Phenjanban épített metrók pedig egy transznacionális társadalmi rend létét tanúsították. Visszatérve Moszkvába: a metró pontosan illeszkedett a város térképébe. Az idegenvezetőket például megtanították, hogy „a metró sematikus terve megegyezik a város úthálózatával, és megismétli annak történetileg kialakított gyűrűs-sugárutas felszíni térképét” (GKPIT 1984). „A moszkvai metró vonalai lüktető erekként terjednek szét a város legtávolabbi sarkai felé is” (*Moszkovszkij Metropoliten*, 1978). A *Nagy Szovjet Enciklopédia* szerint a szocialista metró terve és elrendezése jobban megfelel a társadalom szükségleteinek, mint a kapitalista városi közlekedési hálózatok. A szocialista város metrója nem zörög föld fölötti, magasvasúti szerkezeteken, pontosan illeszkedő rendszert alkot, és a föld alatti állomásokat „a szocialista realizmus módszere” szerint tervezték, aminek következtében hiányzik „a nyomasztó súly érzete”, és „az oszlopok, pilonok és árkádok a könnyedséget, szabadságot és a tágasságot hangsúlyozzák” (BSE 1954:331). A metró ráadásul olcsó is volt: korábban azt tervezték, hogy egyszer a jövőben majd ingyenes lesz, de az 1935-től 1991-ig fennálló ötkopekés belépő mindenképpen maga is a stabilitást jelezte.

E büszke állításoknak meg is volt az alapjuk. A másként gondolkodó és emigráns írók azonban megvetették a metró, és azt tartották róla, hogy az

a sztálinista totalitarizmus jelképe. „A felhőkarcolókat és a moszkvai metró, a csatornákat és a gátakat mind csakis neki építették” (Groys 1993:122). A „lelkes” metróépítők szerintük kényszermunkát végző foglyok voltak. Azt a vélekedést, hogy a metró Neki, Sztálin elvtársnak építették, megerősítette az a pletyka, hogy a Kremlt egy titkos metróvonal kötötte össze Sztálin moszkvai dácscsájával (ez megmagyarázza az *Arbatszkaja* és a *Kijevszkaja* állomások közötti különös, megkettőzött metróvonalat). A moszkvai metró nemcsak Sztálin vonzalmát fejezte ki a monumentális építészetről, hanem a moszkvai központ köré szerveződő szovjet vasúttal együtt a modernista tér és mozgás totalitáriánus elrendezésének jelképe is volt – bár hasonlóképpen írtak Amerika, Anglia és a gyarmatok vasúti rendszerének kialakításáról is: „[a vasút] a területi imperializmus egységesítő programjának széles körben elterjedt metonímiája” (Spivak 1989:284).

A Szovjetunió fölbomlásának fordulatot jelentő eseményeiről írott beszámolók is földézik a szocialista városépítészeti diktatorikus módon kialakított utcahálózatát, és a metró használó moszkvai polgárokat lenézően politikai automatákként ábrázolják. A nemzetközi média például saját embereit és információs technológiáját magasztalta azért, mert képes volt az eseményeket befolyásolni az 1991. augusztusi puccs alatt és után. A média átsiklott afölött, hogy a csúcstechnológiához közvetlenül hozzá nem férő moszkvai átlagpolgár is részt vett az információáramlásban: továbbadta az utcán vagy a metróban hallott híreket. A külföldi tudósítók a Szabad Európa Rádió, a BBC, a CNN, az Amerikai Követség műholdas hírközlő rendszerének fontosságát hangsúlyozták, miközben a moszkvaiak saját fénymásolásaik és telefonhívásaik eseményszervező erejét emelték ki. Azt természetesen botorság volna tagadni, hogy a külföldi média befolyásolta a városban terjedő pletykák és hírdarabkák tartalmát, és hogy a helyi és távoli események jelentésteli montázsait hozta létre (Boym 1994:217–220). A média önmagáról szóló, önmagát előtérbe állító beszámolóit maradtak azonban az emlékezés autoriter változatai, elhomályosítva az utcán sétáló és a metróon utazó polgárok narratíváinak szerepét.

1991 augusztusában egy kollégiumban laktam, öt buszmegállónyira a *Prazsszkaja*-tól, a legdélebbi metróállomástól. Az állomás aluljárójában az emberek kis csoportokba összegyűlve vitatták az eseményeket, mint a metró vonalhálózatának más pontjain is. A puccs második napjának vége felé, a met-

ró kijárat előtt egy városközpontból érkező asszony mesélte a hallgatóságnak, hogy mi történt Gorbacsovval. Az ő beszámolójában is voltak utalások a külföldi tudósítók jelentéseire – márcsak azért is, mert a „puccs” az akkor még szovjet televízió elnémitásával nem sok információt eresztett szabadon –, de a Gorbacsovról szóló hírt az utcán kapta és adta tovább, az „szájról szájra” terjedt. Hasonlóképpen a moszkvaiak tömegei tanulták meg, hogyan hangoljanak rá az egyetlen független rádióállomás, az *Ekho Moszkvi* óvatosságából állandóan változó frekvenciáira, mert a kérdéses számokat Jelcin főhívásának szövegével együtt a metró falaira ragasztották. Az emberek elolvasták ezeket a plakátokat, és a helyszínen megvitatták őket, egymás szavába vágva érveltek.

A puccsról szóló külföldi és elit körökben megfogalmazott történetek a tömegközlekedésről lesújtó hangon beszéltek, az általános apátia színterének és a reakciós politika melegágyának állítva be azt. A Szabad Európa Rádió akkori igazgatója is ezt az álláspontot erősíti meg:

Természetesen ismét túlságosan sok moszkvai horgasztotta le a fejét: mielőtt bármilyen vélemény formált volna az eseményekről, kívárta, hogy merről is fúj a szél. A buszokon és a metrón utazók között azután voltak többen is, akik a *junta* mellett kardoskodtak, azt remélve, hogy visszatérhetnek a brezsnyevi pangás idejéhez, amikor legalább lehetett venni valamit az üzletekben (Elliot, in Bonnel 1994:292).

A „természetesen” megfogalmazás talán többet árul el arról a meggyőződésről, hogy a Szabad Európa Rádióknak a „szabad világ” képviselőjeként mandátuma van a demokrácia propagálására, mint arról a vélekedésről, hogy a névtelenül tömegközlekedő „túl sok moszkvai” szívében nem lakozik a demokráciába vetett hit. Az orosz emigráns tudós, Gregory Frieden és szociológus felesége hasonló, bár kissé ambivalensebb módon emlékezik. Leír egy magányos aktivistát, akit a metró „lumpen” utazóközönsége csak üres tekintettel bámul:

A szerelvény félig üres volt, fél kilenc lehetett. Egy fiatalos kinézetű, szemüveges fiatalember félszegen végigsétált annak a kocsinak a folyosóján, amelyben ültünk. Kezében egy siralmas, kézzel írott plakátocska volt, mely a Fehér Ház előtti keddi, puccsellenes tüntetésre hívta a metró utasait. Az utasok pókerarcra, némán bámultak rá. Nem is biztatták, de nem is vetettek rá ellenséges pillantásokat. A következő

megállónál a fiatal férfi kiszállt a kocsinkból, és belépett a következőbe. (Frieden in Bonnel 1994:284)

Ezek a különböző megfigyelők a hatalom szimbolikus központjai környékén látták ugyan a tömegek mozgolódását, de nem vették észre a metróban a nap korábbi részében kialakult nyüzsgést. A metró valójában igen fontos szerepet játszott a puccsellenes mozgalom sikerében. Ha a hatóságok előbb kaptak volna észbe, és lezárták volna a metrót, akkor a Parlament épületét nem tudták volna körülzárni a stílusosan a *Barrikadnaja* állomáson keresztül a helyszínre érkezett moszkvaiak. Bár lehet, hogy a metró utasai közül sokan politikai trogloditáknak vagy apátikus, tehetetlen heréknek tűnnek, valójában a metró volt az egyetlen *megbízható* eszköz annak elősegítésére, hogy a tömegek az ellenállás helyszínére érkezzenek.<sup>5</sup>

Mindezek mellett az orosz ember politikai természetére vonatkozóan létezik egy másik, sok szempontból az eddigit kiegészítő vélekedés is. Gyakran ugyanazok az emberek, akik a metrót a totalitarizmus szimbólumának tekintik, meg vannak győződve arról, hogy az oroszok egyáltalán nem politikai konformisták, hanem éppen ellenkezőleg, vérükben van a lázadás. Az ellenállás és a fennálló renddel szembeni tiszteletlenség nemzeti karakterjegy, amelyet az igazságtalan és tolakodó szabályok burjánzásával szembeni fölháborodás csak tovább erősít. E típus megjelenítésében is gyakran hivatkoznak tömegközlekedési eredetű metaforákra, a jelzőlámpák figyelmen kívül hagyására vagy a bliccelésre: „Az orosz embert kezdetektől fogva a törvény megszegésére nevelik: illik semmibe vennie a közlekedési szabályokat, és kibúvót kell találnia, ha a rendőrök megállítják és meg akarják bírságotolni” (Kirpicsnyikov 1996). A jelzőlámpa-példa fölmerül egy valamivel árnyaltabb történetben is, mely a szovjet-orosz népi kultúra sajátosságairól szól: egy orosz ember meglepetéssel veszi észre, hogy egy amerikai, aki éppen akkor lépett ki az Öböl-háborút ellenző tüntető tömeg soraiból, megállt a gyalogos átkelőhely jelzőlámpájánál. Az amerikaiak észlelt törvénytisztelő magatartása élesen szembekerül az oroszok szabályokat megvető mentalitásával:

Az orosz ember számára, aki hozzászólt ahhoz, hogy a mindennapi tiltásokat rutinszerűen figyelmen kívül hagyja, és akit a joghoz csak cinikus viszony fűz, mert azt a hivatalos politikai rend részének tartja, a *tiltakozásnak és a szabályok betartásának ez az egyidejűsége szinte föl-*

*foghatatlan*. A kocsival piros lámpán áthajtani Oroszországban elfogadott gyakorlat, különösen, ha a rendőrök nem figyelnek; itt a közvélemény sokkal kritikusabban reagál arra, ha valaki fagyaltot eszik a metrón, *amit idegen, külföldiekre jellemző és kulturálatlan cselekedetnek tekintenek* (Boym 1994:289, kiemelés A. L.).

Ez a metró díszlete előtt megnyilvánuló lázadó szellem, mely a kultúrát szembeállítja a joggal, további magyarázatot igényel. Az nyilvánvalóan kétséges, hogy a fagyalt elfogyasztásának tiltása a metrón az orosz kultúra szerves tradíciójából fakadna – az ilyen illemszabályokkal kapcsolatos társadalmi elvárásokat éppenséggel azok a szocialista programok, jogi meghatározások és politikák nevelték bele az emberekbe, melyeket máskülönben állítólag lenéznek. A „megelégedettség” és az „ellenállás” közötti megkülönböztetés hasonlóképpen nem egyszerű feladat (Gal 1995), miképpen a „hatóságok” és az „átlagemberek” közötti különbségtétel sem (Humphrey 1994). Bizonyos explicit szabályok elvetése reprezentálhatja a korábbi szocialista társadalmi rend elvetését is, de más hasonló (explicit vagy implicit) cselekedetek, melyek éppúgy az elmúlt rendszernek a termékei, a kultúra „autentikus” részévé, elfogadottá válhatnak.

A metró használatának néhány konkrét, hivatalos vagy „öncenzúras” szabálya világosabbá teszi ezt a megállapítást. Ha az utas belép bármely metróállomás felszíni épületébe, akkor először is egy zsetonnal működő sorompó állja útját. Az áttetsző zöld műanyagból préselt és a metró logóját viselő zsetont 1993-ban hozták forgalomba, az egyre kezelhetlenebb ütemű infláció miatt; 1996 nyarán pedig megkezdtek az átállást a mágneskártyás rendszerre. A sorompó olyan, mint amilyen a budapesti metróban is működött a nyolcvanas évek közepéig: mechanikus karjai ollóként nyitnak és zárnak. Ha valaki túl gyorsan akar áthaladni a sorompón, a csapókarok nagy zajjal zárnak. Ez inkább ijesztő, mint fájdalmas, de éppen ezért sokan kicsit megremegnek, amikor átmennek a csapókarok között. Ha már bejutott az utas, többet nem kell attól tartania, hogy metróellenőrrel találkozik. A felszíni közlekedésben az utastársak gyakran kifigyelhetik, hogy a buszon vagy a villamoson ki kezelt jegyet és ki nem. A hetvenes évek egyik híres filmjében (*Gentlemanyi-Udacsí, Szerencselovagok*) például a pocakos főhős, miután jegykezelés nélkül leült az egyik székre, kikotorja a zsebéből a bérletét, és hangosan bejelenti utastársainak: „Jedinij, jediniij!” („egyetemes” bérlet). A pil-

lanat sokak számára ismerős – nem mindenki bliccel, vagy ahogy az oroszok mondják, „nem nyúlként utazik”: vagyis nem ugrál le és föl, amikor megjelennek vagy eltűnnek az ellenőrök. A metrókocsikban azonban sosem kerül sor ilyen lelkiismereti drámákra – ha valaki hamis bérlettel próbál ügyeskedni, akkor már a felszíni bejárati sorompóknál kiderül, hogy sikerül-e neki.

A sorompók melletti üvegkalickában mindig ül egy vörös karszalagos nyugdíjas, aki az előcsarnok megfigyelése mellett a havi bérleteket ellenőrzi – bár nem mindig sikerrel, mivel elég sokan átjutnak hamisított, lejárt vagy kölcsönzött bérletekkel. Nem mindenki próbálja meg átverni a rendszert: sokan állnak sorba azért, hogy zöld zsetonokat vegyenek. Amikor 1996-ban e tanulmány szerzője megpróbálta lefotózni „A metró használatának szabályai” föliratú táblát, a vörös karszalagos asszony korát meghazudtoló frissességgel ugrott ki kalickájából, és tiltotta meg a renitens cselekedetet, majd elmagyarázta, hogy fotózni csak írásos engedély birtokában lehet. Orosz barátaim közül senkit sem lepett meg a történet, mindegyikük valószínűsítette, hogy „a terroristák miatt intézkedett”. Ekkor, 1996 nyarán, több bombamerényletet követtek el különböző tömegközlekedési járműveken, és ezért az OMON speciálisan kiképzett, golyóálló mellényes kommandósai a vörös karszalagos nénikéssel vállvetve vigyázták a rendet a sorompóknál.

Egy másik karszalagos asszony a mozgólépcsők alján elhelyezkedő üvegkalickában üldögél, két telefon és egy mikrofon társaságában. Feladata a mozgólépcsők és az utasok viselkedésének szabályozása: amikor nevetlen kamaszok érméket gurítanak le a mozgólépcsők közötti korláton, vagy leülnek a lépcsőkre, a hangosbemondón keresztül inti meg őket, és figyelmezteti az elbambult utasokat, hogy „elvtársak, hagyják szabadon a mozgólépcső bal oldalát”. Legalábbis ez lenne a feladata; ma már azonban alig hallatszik a hangja az Egyiptomba szóló vakációt kínáló, magnóról szóló reklámszóveg miatt. A bal oldal szabadon hagyása viszont még mindig betartott szabály. Alig kell valakit emlékeztetni, hogy megfeledkezett róla; ha mégis, akkor az utastársai rápirítanak még mielőtt a karszalagos asszony lépni tudna. A budapesti és prágai metróban nincsenek már ilyen kalickák, és a mozgólépcső bal oldalának szabadon hagyására ösztönző piktogramok és szövegek is kikerültek a budapesti metróból – az itteni utasok nem voltak fogékonyak e szabály betartására, de nem is kényszerítette őket senki. Az írott és



A Botanicsezskij-szad állomás (tervező: V.Gelfreih, M.Minkusz, 1952)



A Novoszlobodszakaja állomás (tervező: A.Duskin, A.Sztrelkov, 1952.)





A Bjeloruszkaja-Kolcevaja állomás (tervező: J. Taranov, N. Bükova, 1952.)



A Komszomolszkaja-Kolcevaja állomás (tervező: A.Scsuszev, 1952.)

íratlan „közlekedési szabályok” érvényessége és elfogadottsága tehát különböző fokú; és az oroszok nyilvánvalóan nincsenek egyedül abban, hogy bizonyos létező szabályokat könnyedén áthágnak.

Az amerikaiak és az oroszok között azonban hasonlóságok is vannak. Ahogyan az idézett amerikai a tüntetők sorából kilépve megállt a piros lámpánál, az 1991. augusztusi puccsellenes fölvonulás résztvevői sem ettek a szokásosnál több fagyaltot, állták el a mozgólépcső bal oldalát vagy csúszkáltak a mozgólépcső fogódzói közötti széles korláton. Nem voltak kimondottan passzívok, de nem is hágták át az összes közlekedési szabályt sem. A hatóságokkal és az intézményi struktúrákkal szembeni sajátosan orosz (vagy posztoszocialista) *szélsőséges* bizalmatlanság és ellenállás tézise nem áll meg a lábán, miként az sem igaz, hogy az orosz lélek sajátossága a politikai apátia és az elmaradott konformizmus volna. A metró utasaival „még Oroszországban is” előfordul, hogy egyszerre tartják magukat bizonyos szabályokhoz, miközben másokkal szemben tevékenyen tiltakoznak.

A lázadó ellenállás és a megelégedő konformizmus itt tárgyalt diskurzusa lehetővé teszi számukra, hogy a társadalmi renddel és káosszal kapcsolatos, a metró környékén elhangzó állításokat ne csak egyszerűen leíró narratívákként elemezzük, hanem stratégiai változataikat és műfaji tagolásukat is figyelembe vegyük. Az állítások egyik része a tömegközlekedést a régi jó (vagy régi rossz) rendszer szimbólumaként kezeli, míg egy másik része a társadalmi káosz helyszínét látja benne. A kiskereskedelem burjánzó elszaporodása a metróállomások környékén kevésbé változtatta meg az utazás bejáratott ösvényeit, mint a társas mozgás ritmusát. Az utcai árusok sora sok helyen mindkét oldalról kibéleli az aluljárókat és a metróállomásokat összekötő tranzitfolyosókat, a metró utasai pedig azon morfondíroznak, hogy vegyenek-e rágógumit vagy belenézzenek-e a szélsőséges szervezetek újságjaiba – ezzel anélkül, hogy kerülőutat tennének, az ingázás és a vásárlás „taktikáit” (vö. De Certeau 1984) ötvözik. Ezeknek a taktikáknak az újdonsága sok emberben kelt félelmet: az árusokról sokan képzelték, hogy potenciálisan veszélyt jelentenek, mert menekülteknek vagy olyan külföldieknek néznek ki, akik engedély nélkül kereskednek, és esetleg lakhatási engedélyük sincsen. *Ezeknek* a szabályáthágásoknak a láttán nem a „lázadó orosz” pozitív nemzeti karaktere jut az oroszok eszébe, hanem a törvénytelen-ség és az idegenség.

A tömegtájékoztató 1995 és 1996 során a metrót gyakran az átmenet legnagyobb káoszának helyet adó színpadként mutatta be; olyan helyszíneként, ahol a hajléktalanok és a koldusok a szemét és az eladott áruk csomagjai mellett gubbasztanak, és ahol a rend fölborult:

Az „üzletemberek” kinyújtott karjai számára a Kőrgyűrű metróvonala a legideálisabb. [...] A metró, mely mostanában szennytől bűzlik, és szeméthegek lepik el, azzal vonzza őket, hogy a nagy tömegben mindig akad valaki, aki kedvesen szóba áll velük, hogy a téli hidegben meleget kínál, és hogy a közállapotok romlása ellenére mégiscsak védelmet nyújt. (Modesztov 1996).

A társadalmi káoszt ez az idézet az „emberi szemét” képeivel eleveníti meg. A cikk a későbbiekben arra szólít föl, hogy állítsák vissza a szabad mozgást korlátozó, a koldulást és az „élősködő” magatartást megtiltó rendeleteket, melyeket 1993-ban vontak ki a forgalomból. A nomadizmus és az értékek lepusztulása közötti metaforikus kapcsolatok továbbra is fontos helyet foglalnak el az orosz mindennapok diskurzusában.<sup>6</sup> Ugyanakkor a szovjet *propiszká* rendszere, mely szerint mindenkinek be kellett jelentenie lakóhelyét valamilyen városi hatóságnál, ma is érvényben van és, a nagyobb városokban (mint például Moszkvában) megválogatják azokat, akiknek elfogadják a bejelentkezését. Az oroszországi gazdasági liberálisok és az Oroszországgal foglalkozó nyugati szociológusok azt állítják, hogy a lakosság mozgásának korlátozása ellentétes a piaci reformok célkitűzéseivel. A korlátozások szorgalmazói azzal érvelnek, hogy az „élősködő” magatartást keményebben büntető szabályozások visszatérése az elveszett gazdasági és társadalmi rend visszaállítását eredményezi.<sup>7</sup>

Az emigráns orosz társadalomtudós, Paperny azt állítja, hogy az orosz-szovjet kultúrában kimutatható egy ingamozgás a mozgás és folyékony-ság („Kultúra 1”), illetve a merevség és elnyomás („Kultúra 2”) állapotai között (Paperny 1993). A „Kultúra 2” hosszú időszakának kezdetéről a cigányok letelepítését előíró törvényt és a modernista várostervezés koncepcióit idézi. Noha Paperny metaforikus sémája eltúlzottan bináris, ez a leegyszerűsített dualizmus visszhangzik a népmozgásról és a társadalmi rendről szóló mai politikai vitákban is. Paperny esszéjét 1993-ban az *Itogi*, a *Newsweek* által támogatott új, színes hírmagazin is leközlölte. Vajon az 1996-ban publikált, rendteremtést és mozgáskorlátozást követelő cikkek a „Kultúra 2” visszatérésének az előhírnökei? Ezt még nem lehet tudni.

## TÁRSAS LÁTVÁNYOSSÁG ÉS MOZGÓ MONTÁZS: KIREKESZTÉS A LÁTHATÓSÁG RÉVÉN

Az 1996 júniusában a metróban felrobbant bomba több embert megölt. Egy hónappal később a kormány „szigorú intézkedéseket” hozott a bűnözés ellen, mely intézkedéscsomag legfontosabb eleme a vízumok fokozottabb ellenőrzése volt. Ugyanezen a júliusi napon egy villamoson robbant bomba, majd másnap még egy robbantás történt. Az első robbantás éppen az elnökválasztás első fordulójára *előtt* volt, és emiatt sokan az „ellenzék” (vagyis a kommunisták) számlájára írták a merényletet. A második és harmadik robbantás közvetlenül a második forduló *után* történt, és mivel ekkor éppen kiújultak a harcok Csecsenföldön, ezeket a merényleteket a csecsenek nyakába varrták. A harmadik robbantás után Moszkva polgármestere megígérte, hogy a koldusokkal együtt kisöpri a városból a hajléktalanokat és a vendégmunkásokat.<sup>8</sup> Ezeket az embereket a polgármester szerint a *vnyesnij vid* (külső megjelenés) alapján lehet azonosítani (Orosz Televízió adása, 1996. július 12.). Ezen a hétvégén hatezer embert tartóztattak le a *propiszka*-val és a vízummal kapcsolatos rendelkezések be nem tartása miatt – főleg ázsiaiakat, afrikaiakat, kaukázusiakat –, és több ilyen akciót a tévé hosszasan riportban közvetített.

A *vnyesnij vid* fogalma politikai és társas kapcsolatokat meghatározó jelentéstartalma miatt rendkívül fontos. A posztszovjet oroszok a metró egyszerűen írják le valamely ideológiai rendnek megfelelő nagyszabású térszerkezetként, illetve a látványosságok és társas interakciók tereként is. Az utóbbi körbe tartoznak a testi jellegű interakciók is, de ezek a pillanatok a külső megjelenésre vonatkozóan a tévé hírműsorainak nézéséhez hasonlóan csak röpké benyomásokat idéznek elő. Nem beszélhetünk itt Panoptikonról, folyamatos, totális megfigyelésről; a más emberi alakok észrevételének pillanatai szekvenciálisak és széttervezettek. A lökdösődés, az alkudozás és a gyors társas interakció más esetei kalibrálják a metrózás ritmusát; ezek a feszes pillanatok nyugodtabb eseményszakaszokkal váltakoznak, például amikor a mozgólépcsőn az ellenkező irányba haladó tömegek egymást figyelik. A mozgólépcsők fűrgék ugyan, de a mélyállomáshoz vezető út elég hosszú ahhoz, hogy az ellenkező irányba utazók sárgás fényű lámpák megvilágította arcainak és a fejfe-

dőinek sora szinte hipnotizálja az embert. A mozgólépcső alján a szédület véget ér, az arcok ismét közelebb kerülnek egymáshoz, és lökdöső vagy előzékenyen félreálló testekhez tartoznak. A peronok szinte békéseknek tűnnek a fenti nyüzsgés és lökdösődés után. Az alkóvok és a padok némelyik metróállomást márványparkokká teszik, a korinthoszi oszlopok levelei szovjet ötágú csillagot fognak körbe. Sok moszkvai itt találkozik egymással, és a várakozást vagy olvasással tölti, vagy pedig a metrókocsiból kiszálló utasok hullámait szemléli. A metrókocsikban egymással szemben elhelyezett puha ülések, mint a budapesti metróban is, megkönnyítik a többi utas komótos megfigyelését. Itt mindenki mindenkit lát.

A gyalogosok később emlékeznek ezekre a pillanatokra, és a látott arcokat nemcsak egymással hasonlítják össze, hanem a média által terjesztettekkel is: ezzel földézik és újratermelik a társadalom hierarchikus rendjét. Az antropológusok szakmája, mint tudjuk, a társas viselkedés értelmezése, de a „bennszülöttek” maguk is létrehozzák a saját olvasataikat – különösen a tömegközlekedés terepén. A metró bennszülöttei mindenféle jelentéseket és motívumokat társítanak az idegenek emberek jól látható cselekedeteihez. A moszkvaiak azért állítják, hogy tudják, kicsodák a csecsenek és az újoroszok, mert *látják* őket: ha csak pillanatokra is, de minden nap látják, hogy mit csinálnak és hogyan öltözködnek. A média által terjesztett képek, mint például a bombarobbantások nyarán a gyanúsítottaknak a metró falaira kiragasztott, délies arcvonásokat ábrázoló fantomképe is, miként a polgármester beszéde is, aki azt ígérte, hogy a *vnyesnij vid* alapján találják meg a bajkeverőket, mind a „felszínnek nyelvtanát” hozza létre és működteti.

Nincs abban semmi kimondottan moszkvai, hogy az emberek egymást tűnékeny felszíni vonások alapján kategorizálják. Annak azonban, hogy *konkrétan mit* vesznek észre az arcvonásokon, helyi kulturális és történeti jelentősége van. Többen azt állítják, hogy öltözködéséről most már egyre kevésbé lehet megismerni az embert. Egy színházi rendezőnek készülő orosz nő például, akinek szakmája megköveteli, hogy ne csak kiválóan ismerje a sztereotípiákat, hanem innovatív módon képes legyen színpadra is ültetni azokat, egyszer azt magyarázta, hogy az orosz közmondás – „Az öltözet találkozás, a gondolat megismerés” – régebben nem sokat jelentett számára. Azt mondta, hogy korábban olyan minimális volt az emberek öltözete közötti különbség, hogy annak alapján nem lehetett megítélni, ki kicsoda – leg-

alábbis nem olyan könnyen, mint az általa elképzelt Nyugaton, ahol végtelen szartoriális változatosság uralkodik. Ezt így fogalmazta meg:

Sherlock Holmest régen olvastam már, de arra emlékszem, hogy nem értettük, hogyan képes egy férfi jelleméről a nadrágja vagy a kabátja szabása alapján következtetéseket levonni. Mi azt viseltük, amit a boltok árultak, annak semmi köze nem volt a jellemhez. (A szerző interjúja, 1992)

Az öltözet ma már állítólag tükrözi viselőjének státusát – de ez valószínűleg korábban is így volt, még ha sokan nem is emlékeznek rá. Azok a viselt dolgok, melyek korábban valakit az elithez soroltak, ma már közhelyesnek tűnhetnek. A szörme viselése például sokkal elterjedtebbé vált, más a jelentése, mint régebben: „a nők többé nem tartogatják szörmebundájukat a színházi estékre, ma már a kutyát is abban sétáltatják”, magyarázta nekem egy orosz asszony, aki szívesebben visel síkabátot (A szerző interjúja, 1996). A kilencvenes éveket megelőzően az öltözet alapján sokkal könnyebben föl lehetett ismerni a nyugati turistákat is; néhány évvel később azonban már sokkal kevésbé tűntek ki a moszkvaiak tömegéből.

A tömegközlekedés során szerzett benyomások azért különös jelentőségűek, mert a változások itt a leginkább láthatóak. A metró környéken elburjánzott feketekereskedelem a változás egyik legszembevetőbb mércéje. 1991 előtt a hivatalos metróterképeken föltüntettek az állomások mellett található állami áruházakat, de a metró közvetlen környékén tilos volt kereskedni. A metróállomásokat azonban informálisan arról is megismerték, hogy milyen áruval „spekulálnak” a közelükben. Az *Akademiceszkaja* mellett, az *1001 Aprócikk* bolt előtt gyakran kínáltak mosdócsapokat, kilincseket vagy műanyagcserepeket a különböző mozgóárusok. A *Lubjanka* állomással szemben, a KGB volt székháza közelében, a *Gyetszkij Mir* játékáruház előtti járda volt a kilencvenes évek elejének legnagyobb illegális moszkvai bazára. 1996-ra azonban fölszívódott a tömeg; csak néhányan árulnak *Pampers* pelenkát az aluljáróban.

A többi kereskedési helyszíntől az különbözteti meg a metró, hogy a kereskedelmi tevékenység itt a leglátványosabb. A kilencvenes évek előtt a boltok többségét szinte elrejtették, az árukat függönyök mögött tartották, csak a helyiek tudták igazán, hogy mit hol lehet kapni. A metró aluljáróiban kiépített butikok és a fölszínen a metróállomások közelében az elmúlt években kialakított új boltok azonban többségükben üvegfalúak, és bennük a pásztázó tekintet

minden árut szinte azonnal megláthat. A metró környékén a kilencvenes évek elején fölállított, furnérlemezből készült bódékat fokozatosan fölváltják a tartósabb szerkezetek; ugyanakkor az aluljárókban még mindig sokan kínálnak aprócikket kartondobozokon. Az adásvételnek ez a szembetűnő nyüzsgése csak részben hasonlítható össze a budapesti vagy a prágai metró jobban intézményesített kereskedelmével. Itt ritkán láthatóak fal mellé állított bódék, a virágboltok, pékségek és könyvesboltok a falhoz simulva illeszkednek az aluljáró térszerkezetéhez. Mivel az aktívabb kereskedelem a fölszínen található boltokban zajlik, az aluljáróban inkább csak az azokra figyelmet fölhívó kirakatokat láthatjuk.

Moszkvában szembevető a zsúfolt aluljárók és a metró múzeumszerű, szocreál mélyállomásainak kontrasztja. A prágai és budapesti metró mélyállomásainak falait hirdetések borítják, de Moszkvában ez nincs így: nincs hely számukra a sok-sok szobor és díszítés között. Szemben az aluljárók terével, a peronokat szegélyező domborművek között nem vált profánná a világ: mint a templomokban, itt sem engedélyezik a kereskedelmet, de a koldusokat sem tessékeli ki. A kontraszt még a liberálisabb szerzők számára is megrázó, noha nem ingatja meg őket az új rendbe vetett hitükben:

Mindig azt mondtuk, hogy nálunk nincsenek hajléktalanok, pedig egyszerűen csak elrejtőztek előlünk. Ma viszont már koldusok kéregetnek a metróban. Ez szörnyű, de végül is normális. Amikor begyűjtötték a háborús rokkantakat, és kitoloncolták őket egy olyan helyre, ahol aztán meghaltak, az nem volt normális. Nekem jobban tetszik a szörnyű szabadság, mint a tiszta totalitarizmus. (Alekszander Kabakov, idézi Williams 1996).

A nyilatkozó azokra a hadifogságból visszatért háborús veteránokra utal, akiket gyanakodva fogadtak, és akik közül sokat a Moszkvát körülvevő 100 kilométeres zónán kívülre száműztek, a fentebb már említett lakhelybejelentési politika következtében. A metróban látható koldusoknál és árusoknál sokkal megrázóbbak a fölszínen formálódó társas kapcsolatok és jogi struktúrák.

A nem oroszok is hasonlóképpen a kényelmetlen kapcsolatok „látható és hallható szimbólumai”.<sup>9</sup> Az oroszok és nem oroszok közötti kapcsolatok jéghegyének csúcса a kereskedelem. Sok nem orosz, akiket más munkahelyeken nem alkalmaznak, már régóta kénytelen föllegális kereskedéssel foglalkozni. Nem ritka, hogy az árukat és az etnikai csoportokat

egymás fétiseként ábrázolják: „koreai fűszeres répa” vagy „vodkával spekuláló cigányok”. Az oroszok az ilyen mindennapos, rövid megfigyeléseket referenciapontokként használják arra, hogy az elképzelt és veszélyesnek tekintett hajlamokra vonatkozó következtetéseket vonjanak le róluk. Az orosz újságok gyakran közölnek olyan cikkeket, melyek a *vnyesnij vid* alapján segítik az e hajlamok és megtestesítőik közötti eligazodást. Az olvasóknak azt tanácsolják, hogy „az utcán kerüljék az érintkezést az ismeretlen asszonyokkal” (Bogatirjev 1996), különösen akkor, ha „élénk keleties vonásaik vannak” (*Lipetszkaja Gazeta*, 1996). Bár az öltözetek sokkal kevésbé jelzik az etnikai csoporthoz tartozást, mint korábban, a „keleties vonások”, mégis közérthetően jelzik a nagy, karikás fülbevalókat, a színes szoknyákat, fejkenőket és aranyfogakat, különösen pedig a „füstös-képű” ábrázatot. Ha valaki nem ismeri föl idejében ezeket a jeleket, akkor azt kockáztatja, hogy esetleg megtévesztik, átverik, kicsálnak tőle valamit vagy fölrobbantják. Az arcbőr és megjelenés társadalomszerkezeti hierarchiához és egyenlőtlenségekhez kötésének régi hagyománya van, és már jóval a Szovjetunió fölbomlása és a csecsen háború előtt elterjedtek az olyan rasszista jellegű szidalmak, mind a *csernozsepi* (fekete hátsók).

Az első olyan esettel, amikor valaki nekem szavakkal is elárulta, hogy Oroszországban a faji megkülönböztető jegyekhez feszültségekkel teli jelentések is társulnak, történetesen éppen a moszkvai metróban találkoztam 1990-ben. Egy roma férfival utaztam, aki egy roma társadalomkutatónak a férje. Észrevettem, hogy a szemközti ülésekről hűvös tekinteteket vetnek felénk, ezért megkérdeztem őt, hogy miért ilyen ellenségesek az oroszok: „Azért, mert én fekete vagyok, maga pedig fehér.” Később, 1992-ben ezt a hűvös konfliktust az ellenkező oldalról is megtapasztaltam: egy fiatal orosz lány egy örömevénynek vagy grúznak látszó fiúval utazott, és a velem utazó barátaim halkán motyogták, hogy a „szegény lány” úgy látszik „nem becsüli önmagát”.<sup>10</sup>

A szovjet politikának eredetileg az lett volna a célja, hogy az ilyen „nemzeti kisebbségek” „kulturáltsági szintjét” növelje. Egy 1990-ben publikált, *A cigányok* címet viselő orosz monográfiában az egyik, a „letűnő” életmód elleni asszimilatív csatát illusztráló epizód helyszíne a metró:

A *Szokolnyiki* állomásnál két idős cigányasszony lépett be a metrókocsiba. A vállukon átdobott zsákszerűségben mindkettőjük kisgyereket cipelt a hátán, akik alig tudták egyene-

sen tartani a fejüket, úgy rázkódtak a metrókocsi minden zökkenésénél. [...] Hirtelen egy szürke öltöny viselő fekete hajú fiatalember emelkedett fel a mellettünk lévő székéből, és figyelmesen a cigányasszonyok szemébe nézve néhány élesen hangzó szót mondott nekik cigányul. Az öregasszonyok elnémultak és szeliddé váltak. A következő állomáson aztán kiszálltak, és ekkor megkérdeztük a fiatalembertől: „Bocsásson meg a tolokodásunkért, de mit mondott nekik?” „Munkás vagyok, kovácsként dolgozom. Apám is kovács volt. Mindig megdolgoztunk a pénzünkért, és sohasem kéregettünk. De azok – ők már úgy hozzászoktak a kolduláshoz, hogy az elködösíti a fejüket, még azt sem értik meg, hogy szegényt hoznak nemcsak magukra, hanem miránk is. Azt mondtam nekik, »a gyerekeiteknek iskolába kell menniük, menjetek haza és mosdassátok meg őket.«” (Druc és Gesszler 1990:311).

Ez az idézet a könyv utolsó lapjairól való, a „cigány kultúra” túlzottan általánosító leírásának mintegy összefoglalójaként. Az epizód említése során föl sem merült az, hogy a romák koldulásának történeti okai is lehetnek, a könyv egy másik szakaszában könnyedén megjegyzi, hogy a kéregetés „hagyományos” cigány foglalkozás. Az a sztereotípa, hogy a cigányok figyelmen kívül hagyják a társadalom normáit, egy egész népcsoportot „aszociálisnak” állít be. A romák többsége azonban elfogadja és betartja a szovjet és az orosz „szabályokat”. A lényeges az, hogy a szerzők ezzel az epizóddal az asszimiláció mindennapjainak helyszínéül a metró választották, és például nem a romák családi otthonát, ahol esetleg ez az asszimiláció sokkal „előrehaladottabbnak” tűnhet. Mivel a helyszín nyilvános volt, a szerzők fenn tudták tartani azt a narratív önhittséget, hogy ők mindössze véletlenszerű tanúi voltak egy spontán módon kibontakozott beszédeseménynek, és dramaturgiailag úgy tudták megfogalmazni a történeteket, hogy a szereplőket „kulturált” és „vad” cigányokra osztották. A szembenálló felek közötti kultúrharcot a metró utasai, a társadalom többi tagjához hasonlóan, passzívan és törvénytisztelesen szemlélték, és ezzel elfogadták a cigányok közötti civilizációs ellentétekből fakadó vita természetességét. Az epizód helyszíne alkalmas volt arra is, hogy a romákat egy általánosabb társadalmi probléma megtestesítőiként mutassa be: a kisgyerekek metróval együtt rázkódó fejecskei és az öregasszonyok görnyedt alakjai illeszkedtek a metró társadalomban betöltött kétesen kaotikus szerepéhez is.

A kilencvenes években sok roma, hacsak megteheti, igyekszik elkerülni a metrón utazást, mert érdekli a lépéseiket fürkésző pillantásokat, melyek egy olyan rendet reprezentálnak, amelyből kiszorították őket. Néhány „fekete” óvatosságból háziőrizetbe vettette magát azokra a napokra, amikor Luzskov polgármester a Fehér Ház ostroma idején, 1993 októberében egy „ideiglenes” rendeletben ismét az idegenek megszurását hirdette meg. A hatóságok azóta is rendszeresen tartanak razziákat a bazároknak, és rendszerint „feketéket” vesznek célba akcióikkal. De már ezelőtt is sok roma klausztrofóbiásnak érezte magát a zsúfolt buszokon. A „feketeség” keserves megtapasztalásáról szóló egyik leginkább árulkodó, szintén a metrón lezajlott történetet egy roma lány mesélte el nekem. Narratívája sokatmondóan illusztrálja a tömegtájékoztatás és a tömegközlekedés diskurzusainak és gyakorlatainak egymásbafonódását. 1991-ben, tehát még jóval a csecsen háború kitörése előtt egy moszkvai taxisofőrt megölt egy azeri, és ezért közel egy hónapig egyetlen taxisofőr sem volt hajlandó fölvenni „déli”, kaukázusinak kinéző utast. De azok a romák sem tudtak taxit fogni, akik nem néztek ki tipikusan cigánynak, mert „európai” ruhákat hordtak, és ezért a taxisok összekeverték őket a többi gyanús „feketével”.

Egyszer egyáltalán nem tudtunk taxit fogni, ezért kénytelenek voltunk metróra szállni. Láttuk ám, hogy a *gádzsók* mind olvastak. Az unokatestvérem elkezdte mondogatni: „Mit írnak? Mit írnak?” Az utasok azt gondolták, hogy megörült. Az összes többi fekete, örmények, meg ilyenek, azonban csak mosolyogtak, ők tudták, mi a dörgés. „Mit írnak rólunk, feketékről, mi?” Egy idős orosz asszony azt mondta: „Azt írják, hogy meg kell ölnünk benneteket mind, hogy ti kiraboltok bennünket, és mi meg csak elszegényedünk.” Aztán másik fekete hozzátette: „Minekünk kellene *téged* megölnünk.” A bátyám erre fölnevetett és azt mondta: „Nem, nem, nem kell megölnöd őt – ez egy *jó nagy, kövér, orosz asszony*.” Olyan nagyon nevetünk, hogy a következő állomásnál ki kellett szállnunk!<sup>11</sup>

Ezek a romák tudták, hogy a sajtó miket és hogyan ír róluk, és az újságokban olvashatóval és láthatóval egyenrangú vizuális leírást adtak: ez egy *jó nagy, kövér, orosz asszony*. A romáknak, akiket az újságok gyakran ábrázolnak a metró díszletének vagy faunájának részeként, nem áll módjukban, hogy az újságokban kifejezzék azt, amit *ők* tapasztalnak

talnak meg a metróban. Ezért az a kérdés, hogy „mit írnak rólunk, feketékről?”, egyszerre szórakoztatta a többi „feketét” és háborította föl az idős orosz asszonyt.

Noha a kérdés formálisan információkról szólt, szándékolt funkciója inkább az volt, hogy kommentálja a társadalmi körülményeket, és bátor meta-pragmatikus megjegyzést tegyen a metró terén belül zajló kommunikációval kapcsolatban. A kérdés szándékosan provokatív volt. Emlékezzünk vissza, hogy a szovjet emberek milyen büszkén emlegették: a Szovjetunióban a legmagasabb az írástudók aránya, és mindenki mindenütt olvas – sorban állás közben, autóbuszban, metrón. A példabeli romák maguk is írástudók voltak, de a metrón csak *nézték* azokat a posztszovjet újságolvasókat, akik éppen a „cigányokat” kirekesztő cikkeket böngészték. A közvetlen kérdés, mely erre az olvasásra vontakozott, azzal ért föl, hogy a nyomtatott szöveg létrehozta térbeli kirekesztettségről beszéltek, hogy metaforikusan indexáltak egy oroszokkal fennálló el nem képzel, antiközösséget.<sup>12</sup>

## BEFEJEZÉS

Azok számára, akik a jelenlegi állapot stabilitásának leírásában érdekeltek, a tömegközlekedés fölhasználható egy olyan jóságos rend ábrázolására, mely az újat és a régít *egyesíti*. Vegyük azt a videoklipet, amelyet 1996 folyamán egy *Russzkij Projekt* című rövidfilmsorozat részeként rendszeresen vetítettek a televízióban, és amely humort és nosztalgia kevert finom propagandával:

Kora reggeli sötétség. Híres korosodó színész villamosvezetőt játszik; a villamoson nincsenek utasok. Aranyszínű fény tölti meg villamosát, és megvilágítja belsejének apró részleteit. Ahogyan a villamos elhalad, egy gyönyörű szép, fiatal, farmerdzsekis színész nő gördül ki egy kapun görkorcsolyáján, esernyőjével elkap egy fogantyút a villamos végén, hagyja, hogy a villamos húzza őt, a szél belekap világosszöke hajába. A Moszkvai Állami Egyetemhez közeledve elengedi a fogantyút, és bekorcsolyázik a híres sztálinista épületbe. A klip címe megjelenik a villamos alatt: „Ez az én városom.”

A közlekedési szabályok szexisen izgalmas áthágása *összekapcsolódik* a korosodó villamosvezető és a sztálinista felhőkarcoló által megidézett, múltból

örökölt, de kiválóan működő tömegközlekedési rendszerrel, hogy ezzel a fővároshoz tartozás parodikus, mégis meghitt példáját adja.

Az itt földíszett példák és esetek igencsak különböző ellentétpárokat kínálnak: a múlt utópiáját a jelen káoszával, a múlt diktatúráját a jelen lehetőségeivel, a vagyonosodást a nélkülözéssel, Oroszországot a Nyugattal, hazafiakat menekültekkel és terroristákkal állítják szembe. Egyiket sem a terekkel és az idegenekkel való metróbeli találkozások valamely fogalmi összege hozza létre; a közvetlen térbeli élmény – legyen az akármennyire is tértől és időtől függő – nem elegendő a társadalmi rendről alkotott ideológiák megkonstruálására. Az ellentétpárokat a

legkülönbözőbb beszélők termelik újra, akik sokféle kulturális mezőből merítenek – többek között a médiából is idéznek, melynek képi megjelenítéseire egyre inkább hasonlítanak az egyéni tapasztalatok, mintha az emberek is csak futó pillantást vetnének a társadalom tömegének valamely szegletére. A közlekedéssel kapcsolatos fogalmi ellentétpárokat a mozgással, a pénzzel és az emberekkel kapcsolatos, a rendszerváltás során felmerülő általános politikai és társadalmi aggodalmak készítésére alkotják meg. A közlekedésről, illetve annak gyakorlatairól és infrastruktúráiról szóló beszéd tulajdonképpen arról szól, hogy ki tartozhat a városhoz, és ki lehet a nemzet része.

## Jegyzetek

1. A terminust a szokásos fenntartásokkal kezeltem (problemátikus föltételezni, hogy az „átmenet” valahonnét valahová tart) és csak abban az értelemben használom, ahogyan maguk a moszkviaiak is hivatkoznak rá.
2. Lásd például Foucault megfogalmazását, miszerint az építészeti struktúrák nem *meghatározzák* a társas kapcsolatokat vagy a szubjektivitást, hanem azok „szigorúan elválaszthatatlanok” egymástól (Foucault 1984).
3. Amikor a metró még csak tervezték, „sokak elszörnyedésére Moszkva lényegében még mindig középkori város volt – sajátos alaprajza nem könnyítette meg az emberek és az áruk forgalmát. [...] Forgalmi dugóknak, szűk utcáknak, áradásoknak nyilvánvalóan nem volt helye a szocialista városban. A »szocialista hatékonyság« nevében egész kerületeket taroltak le, templomokat romboltak le, és kiszélesítették az utakat” (Bittner). Bittner megemlíti, hogy ezek a városrendezési eszmék nem csak a szocialista államokra voltak jellemzőek, hanem például a birodalmi orosz tervekben is szerepeltek. A lényeg az, hogy a tervezők *kijelentették*: a szocialista városnak márpedig különbözőnek kell lennie. Lásd még Starr (1984) írását az úgynevezett „urbanista” és „antiurbanista” építészek között a tömegközlekedésről és a mozgatható otthonokról folytatott harmincas évekbeli vitáról.
4. A vezető és emberi hiba nélküli metró utópia maradt. A valóságban a metróvezetők azonban nem kis hatalommal rendelkeznek. Az elmúlt években amikor csak sztrájkjal fenyegetőztek, követeléseiket szinte azonnal teljesítették, és egyébként is jóval az átlagkereset fölötti havi bért visznek haza.
5. Ráadásul a metró egyes darabjai (a mozgólépcső fokai) és más közlekedési eszközök (például villamoskocsik) kiváló barikádanagnak bizonyultak a puccs idején.

## Irodalom

- Anderson, Benedict O’G. (1991 [1983]): *Imagined Communities*. London, Verso.
- Bittner, Stephen B. (Ç.n.): *Green Cities and Orderly Spaces: Space and Culture in Moscow, 1928–1933*. Department of History, University of Chicago.
- Bogatirjev, Oleg (1996): „Nye hogyi sz tolpoj ciganyok za kibitkoj kocsevoj” (Ne menj el a cigányasszonyok csapatával nomád sátrukhoz). In *Moja Gazeta*, Szamara, 1996. február 24. 6. old.
- Bolszaja Szovjetszkaja Enciklopedija* (BSE – Nagy Szovjet Enciklopédia) (1954): „Moszkovszkij Metropoliten imena L.M. Kaganovics”. 30–332. o.
- Bonnel, Vicotria E., Ann Cooper és Gregory Frieden szerk. (1994): *Russia at the Barricades: Eyewitness Accounts of the August 1991 Coup*. New York, M. E. Sharpe.
- Buckley, Cynthia (1995): „The Myth of Managed Migration: Migration Control and Market in the Soviet Period.” In *Slavic Review*, 54(4), 896–916.

6. Catherine Gallagher a fizikai testeket és a társadalom „testét” egymással szembeállító társadalomfilozófusokról szóló tanulmányában Malthus írásait elemezve kimutatja, hogy a híres demográfus gyanakodva tekintett a városi és külvárosi csavargókra és az ő „spekulációikra”, melyek „nem alakították át az anyagi világot” és ezért nem termeltek hozzáadott értéket (Gallagher 1986: 91).
7. A korábbi korlátozásokat természetesen sokan kijátszották, tehát a *propiszka* visszaállítása önmagában nem hozná meg a társadalmi rend várt visszatérését (vö. Buckley 1995:896).
8. A nyugati sajtó ezt a szót „cigánynak” fordította. Noha a gyakorlatban a többi nem oroszhoz hasonlóan a romákat is rendszerint megállították papírjaik ellenőrzése végett, Luzskov polgármester maga nem használta a *ciganye* szót. A fordítás a cigány és a *traveler* (utazó, vándorló) szavak angliai használatban gyakori összekeverésének eredménye lehet. Az orosz média is megerősítette az efféle vizuális kapcsolatteremtést a roma koldusokat és a kutyás rendőrök felváltva ábrázoló képsoraival.
9. Gallagher a már említett tanulmányában Mayhew-nek egy angliai kikötőben epert árusító ír kofáról és a piaci viszonyok eszméje és valósága közötti különbségeiről írott fejtegetéseit idézi, és hozzáfűzi, hogy az asszony „az ajtók mögött folyó és őt az utcára kényszerítő szexuális és gazdasági kizsákmányolás látható és hallható szimbóluma” (Gallagher 1986:101).
10. „*Bednaja ona szebja nye cenyycja!*” (Szegény, nem értékeli magát nagyral!) és „*Csernij on takoj!*” (A fiú meg milyen fekete!).
11. Ezt az epizódot egy másik kontextusban részletesebben elemeztem. Lásd Lemon (1995).
12. Ez a megfogalmazás természetesen Anderson (1991) híres formulájának kifejtésére, de semmiképpen sem jelzi a könyvről alkotott véleményemet.

- De Certeau, Michel (1984): *The Practice of Everyday Life*. Berkeley, University of California Press.
- Druc, Jefim és Alekszandr Gesszler (1990): *Ciganye: Ocserki*. Moszkva, Szovjetszkij Piszatjel.
- Foucault, Michel (1984): *Space, Power, and Knowledge. An Interview with Paul Rabinow*. New York, Pantheon.
- Gal, Susan (1995): „Language and the »Arts of Resistance.«” In *Cultural Anthropology*, 10(3): 407–424.
- GKPIT („Goszudarsztvennyij Komitet SzSzsZR po Inosztrannomu Turizmu” – A Szovjetunió Külföldi Turizmussal Foglalkozó Állami Bizottsága) (1984): *Moszkovszkij Metropoliten. Metodicseszkiye rekomendacii k ekszkursziji*. Moszkva.
- Groys, Boris (1993 [1987]): „Stalinism as Aesthetic Phenomenon.” In *Tekstura*.

*Russian Essays on Visual Culture*. Alla Efimova és Lev Manovich szerk., 15–126. o. Chicago, University of Chicago Press.

Humphrey, Caroline (1994): „Remembering an »Enemy«: the Bogd Khan in 20th Century Mongolia.” In *Memory, History and Opposition Under State Socialism*. Rubie S. Watson szerk., 21–44. o. Santa Fe, School of American Research Press.

Kirpicsnyikov, Alekszandr (1996): „Korrupcija i zakon v russzkom szoznanyiji” (Korrupció és jog az orosz tudatban). In *Zvezda*, 1: 159–169.

Kiss Csaba (1970 [1963]): „Moszkva és környéke.” In *Szovjetunió*. Panoráma útikönyvek, 130–187. o. Budapest, Panoráma.

Lemon, Alaina (1995): „»What Are They Writing About Us Blacks?« Roma and Race in Russia.” In *Anthropology of East Europe Review*, 13(2): 34–40.

*Lipetszkaja Gazeta* (1996): „Cigánye sumnoju tolpoju” (Cigányok zajos csapata). 1996. február 10. 7. old.

Modesztov, Nyikolaj (1996): „V Metro za Podajanyem.” In *Kresztyanszkaja Rosszija*, 1996. január 29.

Paperny, Vladimir (1993 [1975]): „Movement – Immobility.” In *Tekstura. Russian Essays on Visual Culture*. Alla Efimova és Lev Manovich szerk. Chicago, University of Chicago Press.

Spivak, Gayatri Chakravorti (1989): „Who Claims Alterity?” In *Remaking History*, Barbara Kruger és Phil Martin szerk., 269–292. o. Seattle, Bay Press.

Starr, Frederick S. (1984 [1978]): „Visionary Town Planning During the Cultural Revolution.” In *Cultural Revolution in Russia*. Sheila Fitzpatrick szerk. Bloomington, University of Indiana Press.

Williams, Carol J. (1996): „Russia Slowly Building a Middle Class.” In *LA Times*, 1996. május 18.



(foto: BIA)