

Ewa Pogonowska

UMCS Lublin

MOSKWA W RUCHU. NA MARGINESIE WSPÓŁCZESNEGO POLSKIEGO REPORTAŻU

Moscow in Motion. On the Margins of the Contemporary Polish Reportage

ABSTRACT: The author attempts to analyse Moscow and its image in the contemporary Polish reportage. A concept of movement as a category which is obligatorily incorporated within the urban space is the key topic of discussion here. Residents of the Russian capital are primarily seen as participants of the urban mobility: passengers of public transport, drivers, rarer as pedestrians. The basic question is that to what extent – as perceived by Polish travellers – the Russian metropolis fits into the universal canons of the postmodern world and how far it reveals its unchanging national specifics.

KEYWORDS: urban space, mobility, driver/passenger, traffic, road-hogging, Muscovites' mentality

Polscy podróżnicy, zarówno ci parający się piórem, jak i zwykli żądni wrażeń śmiertelnicy, nie zadawają się na ogół zwiedzaniem centrum Rosji. „Rosyjskie klimaty” tropi się zazwyczaj daleko od centrum, na obrzeżach kraju, na prowincji, na wsi. Podróżnych przyciąga zwłaszcza Rosja nienowoczesna, niezurbanizowana, „niezachodnia”, *głubinka* leżąca daleko od Moskwy. Niemniej jednak to na stolicy głównie skupia się uwaga korespondentów zagranicznych i dziennikarzy. To oni przekonują, że Rosja nie istniałaby bez swej stolicy. Są wśród nich Wacław Radziwinowicz i Maciej Jastrzębski a także dwie – jakże różne w ekspresji przekazu reporterki – Barbara Włodarczyk i Krystyna Kurczab-Redlich. Poza tym spojrzenie niejako etatowych eksploratorów rosyjskich peryferii kieruje się niekiedy w stronę moskiewskich osobliwości (choćby Jacka Hugo-Badera). Warto zastanowić się, na ile w oczach polskich obserwatorów metropolia ta wpisuje się w uniwersalne kanony ponowoczesnego świata, na ile zaś objawia niezmienną narodową specyfikę.

1. Kinetyczne miasto naszych czasów

Za klucz do interesującego mnie zagadnienia przyjąć chcę pojęcie ruchu, który obligatoryjnie wpisany jest w miejską przestrzeń. Niewątpliwie jest on głównym atrybutem miasta, zwłaszcza współczesnego, jego imperatywem, co zgodnie podkreślają różni badacze. Richard Sennet twierdzi, że przestrzeń miejska staje się *de facto* funkcją ruchu: „Dzisiaj przestrzeń miejskie mierzymy tym, jak łatwo przez nie przejechać, jak łatwo z nich się wydostać”¹. John Urry zaznacza, że jeszcze stosunkowo niedawno socjologia miasta, (dodajmy – szeroko pojęta humanistyka), zajmowała się ruchem pieszym, „zwłaszcza *flâneurie* lub ‘wałęsaniem się po mieście’”². Natomiast obecnie mamy do czynienia ze „zwrotem w kierunku mobilności”³. W istocie miasta nie są już przystosowane do spacerowania i włóczenia się bez celu. Figurą charakterystyczną dla *post polis* nie jest ani *flâneur*, ani nawet zwykły przechodzień, ale pasażer środków komunikacji względnie kierowca, co umotywowane jest przyspieszonym tempem życia. Uprzywilejowaną przestrzenią metropolii zamiast pasażu staje się np. skrzyżowanie czy stacja metra⁴. Pejzaż wielkiego miasta współtworzy „społeczeństwo automobilizmu” (określenie Urry’ego), bowiem samochód przeprojektowuje przestrzeń miejską, wypiera zeń pieszego. Jak wyraziła to Jolanta Brach-Czaina:

Ławice samochodów coraz widoczniej biorą w posiadanie miasta i wyraźnie konkurują z tłumem pieszych. Wśród nich coraz mniej widać spacerowiczów, bo gesty welon spalin i hałas nie sprzyjają odpoczynkowi⁵.

W powyższych opisach miasta ponowoczesnego rozpoznać można konstytutywne elementy moskiewskiej ikonosfery. Autorka *Pandrioszki*, która miała okazję obserwować „dwie Moskwy” – przed i po transformacji, pisała:

Nagle w przestrzeń uwolnioną od żelaznej kurtyny runęła cywilizacja [...]; Moskwa dzisiaj to błyszcząca, dźwięcząca i nieskłonna do snu metropolia, której ciut bliżej do Paryża niż do samej siebie sprzed paru lat [Kurcz; 86–87].

¹ R. Sennett, *Ciało i kamień. Człowiek i miasto w cywilizacji Zachodu*, przeł. M. Konikowska, Gdańsk 1996, s. 13.

² J. Urry, *Socjologia mobilności*, przeł. J. Stawiński, Warszawa 2009, s. 88.

³ J. Urry, *Sieci społeczne, podróże i rozmowy*, przeł. M. Krywult, [w:] *Socjologia codzienności*, red. P. Sztompka i M. Boguni-Borowska, Kraków 2008, s. 262.

⁴ Por. E. Rewers, *Post-polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Kraków 2005, s. 72.

⁵ J. Brach-Czaina, *Gęstość, tłok, miasto*, [w:] *Co to jest architektura. Antologia tekstów*, red. A. Budak, Kraków 2002, s. 20–21.

Reporterzy na ogół skupieni na opisywaniu kontaktów z konkretnymi ludźmi i penetrowaniu „miejsc antropologicznych” (wedle rozróżnienia Marca Augé), zwracają też uwagę na różne przejawy tutejszej „socjologii codzienności” ergo „socjologii mobilności”. Jak słusznie konstatawał Jurij Łotman, miasto to „skomplikowany mechanizm semiotyczny”⁶, nie można zatem pominąć wiodącego w kontekście społeczno-cywilizacyjnego rozwoju „podjęzykowego” systemu znaków. Chodzi zwłaszcza o zachowania ludzkie i otaczający człowieka świat rzeczy⁷.

2. Gęstość

„Uważam doświadczenie gęstości za zasadniczy element naszego świata i miasta zarazem”⁸ – stwierdza przywoływana wyżej Brach-Czaina. Moskwa zda się idealnym argumentem potwierdzającym tę tezę. Jawi się ona jako miasto kapitalistycznej rywalizacji, pośpiechu, któremu nieobca jest atmosfera nerwowości. Zagęszczeniu, rządzącemu się „zasadą nieograniczonej pojemności”⁹, towarzyszy zwykle przymus prędkości: „Pasażerowie biegnący do pociągu między kolumnami wyglądają, jakby pokonywali bramki slalomu” – pisze Włodarczyk, której udało się obejrzeć podziemną kolej z punktu widzenia maszynisty [Włod; 213]. Faktycznie „[w] Moskwie wszyscy się spieszą. Tymczasem w godzinach szczytu metro kursuje co półtorej minuty. To absolutny rekord świata” [Włod; 214]. W rzeczy samej:

Powstały z chaosu, niekompetencji i sowieckiej improwizacji lat 30. system komunikacyjny pomyślany został dla trzymilionowego miasta, a dziś obsługuje aglomerację liczącą 15 milionów ludzi. I radzi sobie świetnie [Radz II; 287].

Co prawda również w tunelach podziemnych tworzą się czasem korki, a „pojętne skupiska ludzkie suną przez stacje w zwolnionym tempie w kierunku ruchomych schodów, pięć metrów na minutę, poganiane przez nadzorców”¹⁰. Niemniej jednak brak metra sparaliżowałby stolicę, oznaczałoby dla niej śmierć – przekonują zgodnie m.in. Radziwinowicz i Włodarczyk.

Komentatorzy Rosji postkomunistycznej bacznie obserwują cyrkulację ruchu w moskiewskim metrze. Niektóre elementy podziemnego krajobrazu nie zmieniły

⁶ J. Łotman, *Uniwersum umysłu. Semiotyczna teoria kultury*, przekł. i przedm. B. Żyłko, Gdańsk 2008, s. 297.

⁷ Por. B. Żyłko, *Przedmowa*, [w:] J. Łotman, *Uniwersum umysłu*, ibidem, s. 28.

⁸ J. Brach-Czaina, op. cit., s. 24.

⁹ Ibidem, s. 26.

¹⁰ B. Reitschuster, *Ruski ekstrem do kwadratu. Co zostało z mojej miłości do Rosji*, przeł. S. Miłkowska, Warszawa 2012, s. 66.

się, albo jedynie uległy retuszowi, chodzi zwłaszcza o wciąż pilnujące porządku kierowniczkę (rzadziej kierowników) schodów. Postrzega się tę funkcję bądź jako relikwinię minionej epoki, bądź gwarancję sprawnej organizacji przepływu pasażerów. Dobrą orientację w trakcie przejazdu zapewnia w wagonach przyjemny głos lektorów, zaś przejrzyste tablice informacyjne dopełniają koniecznych uregulowań w przestrzeni rytmicznych przepływów. Ambiwalentny jest stosunek reporterów do podjętych w metrze środków ostrożności, zwłaszcza do rutynowych działań policji i ochrony metra. Dla jednych jest to gwarancja bezpieczeństwa, dla drugich symbol przemocy. Na przykład Hugo-Bader tak opisuje taktykę funkcjonariuszy uzbrojonych w karabiny maszynowe: „Ustawili się w wąskim przejściu do ruchomych schodów w tyralierę, przez którą przecedzali ludzką rzekę” [Hugo; 59]. Niejednokrotnie zresztą powraca problem zagrożenia terrorystycznego w moskiewskim metrze, zjawiska skądinąd znamienne w ogóle dla środków masowego transportu, gdy anonimowość, wielokulturowość i ścisłe pasażerów umożliwiają zamachowcom swobodne działanie i – ewentualnie – ukrycie się lub ucieczkę¹¹. Strefy *non-lieux*, gdzie człowiek funkcjonuje jedynie anonimowo, jako pasażer, użytkownik, klient, stają się ulubionymi miejscami zamachów „ze względu – jak stwierdza dosadnie Marc Augé – na wydajność”¹². Wszakże przestrzeń metra (również tego w stolicy Rosji) zasadniczo wpisuje się w ogólne kontury nie-miejsc, które wedle francuskiego antropologa definiują dzisiejszy świat, obfitujący w ujednolicone i uporządkowane obszary, nieraz szczegółowo oznakowane, ale cechujące się brakiem prawdziwej przynależności- w szczególności emocjonalnej.

Metro nie tylko stanowi istotną cezurę w rozwoju środków lokomocji miejskiej, ale też znacząco wpływa na mentalność mieszkańców wielkiego miasta. Urszula Terentowicz-Fotyga, „poszukująca następcy *flâneura*”, pisze:

Obraz tłumów cyklicznie wylewających się ze stacji metra i kolejki podziemnej, bezwolnej masy wtłoczonej w wyścig szczurów, to jeden z archetypowych miejskich symboli. Regularność, powtarzalność i przewidywalność działań *commutera* [miejskiego pracownika dojeżdżającego do miejsca pracy – E.P.] sprawia, że ze wszystkich miejskich bohaterów to właśnie jemu przypada rola symbolu tego, co mechaniczne i pozbawione polotu. Dojeżdżający do pracy stanowią „miejską antytezę *flâneura*, to ludzie tłumu raczej niż bohemy, podróżujący wzdłuż linii prostych, a nie, jak *flâneur*, swobodnie dryfujący po mieście, pracujący raczej niż upajający się jego rytmem¹³.

¹¹ Zob. A. Jasiński, *Obrazy post-polis. Monografia ponowoczesnego miasta*, Kraków 2012, s. 105.

¹² M. Augé, *Nie-miejsca. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, tłum. R. Chymkowski, przedm. W. J. Burszta, Warszawa 2010, s. 76.

¹³ U. Terentowicz-Fotyga, *Tożsamości miejskiej mobilności – w poszukiwaniu następcy flâneura*, „Kultura Współczesna: Teorie. Interpretacje. Krytyka”, 2012, nr 2 (73), s. 31. Autorka odwołuje się

Moskiewska mobilność wpisuje się w tranzytowe doświadczenie rzeczywistości w wymiarze uniwersalnym. Istotną funkcję w organizacji ruchu wielkomiejskiego pełnią „porty przeładunkowe” dla setek mieszkańców stolicy, co oznacza unifikację i urzeczowienie pasażerów¹⁴. Schlögel, odwołując się w tym kontekście do koncepcji nie-miejsc Marca Augé, pisał o istnieniu stref nietrwałych, niezdefiniowanych i pozbawionych trwałej formy, jak to sam określił – „miejsc gorących”. Posłużę się dłuższym cytatem, będącym kwintesencją refleksji na ten temat niemieckiego badacza:

W *non-lieux* wszystko płynie, jest prowizoryczne, jest w ruchu lub ruchem. [...] Panuje tam szczególna temperatura, powstająca w tych zwłaszcza miejscach, gdzie ludzie spotykają się w większej liczbie, gdzie potrzeba wysiłku, by koordynować istniejący ruch i tak nim pokierować, by nie doszło do żadnej przerwy i żadnej kolizji. Owa temperatura bierze się z przejściowości: gdy całodzienne napięcie opada, gdy wykonaliśmy pracę lub: gdy zabieramy się do tego, by wyjść z jaskini życia prywatnego i przystąpić do powszechnej pracy podporządkowanej powszechnemu reżimowi czasu, któremu musimy się poddać [...]. Opuszczamy tutaj rozproszoną, indywidualną przestrzeń czasu i wkraczamy w przestrzeń publiczną, gdzie panuje inny reżim. Trzeba być bardzo uważnym, aby się nie potknąć: gdy nagle nadjeżdża pociąg, czas zyskuje na prędkości i musimy utrzymać równowagę. Albo gdy czas zwalnia, a my musimy przygotować się do wysiadania. [...]. Bylibyśmy straceni, gdybyśmy traktowali wszystkich pojedynczo – a więc lekceważyłmy ich, rozwijamy w sobie ochronną obojętność, nie dostrzegamy innych, aby nie być zmuszonym ich później zapomnieć. [...] Przez chwilę jesteśmy uwolnieni od wszelkich zobowiązań; poruszamy się po prostu w wielkiej rzece, w której wszyscy pozostali też płyną¹⁵.

Tak oto wizję podróży moskiewską koleją podziemną przedstawia narrator powieści Natalii Kluczariowej *Wagon Rosja*:

Przy wejściu do metra kłębił się potężny tłum. Jelitami podziemnych korytarzy wstrząsały skurcze emocji. Ich źródło było gdzieś w okolicy bramek i stamtąd rozlewało się falami po szarym cieple tłumy. [...] Drzwi przeżyły kolejną porcję pasażerów i zatrzasnęły się głucho. [...] Metro czknęło i wessało ich do środka¹⁶.

do: R. Bowlby, *Commuting*, [w:] *Restless Cities*, red. M. Beaumont, G. Dart, Verso Books, London 2010. Bowlby zwraca jednak uwagę na inny aspekt tego zjawiska związany z indywidualizacją rutynowych podróży miejskich.

¹⁴ Zob. K. Schlögel, *W przestrzeni czas czytamy. O historii cywilizacji i geopoetyce*, przeł. I. Drozdowska, Ł. Musiał, posł. H. Orłowski, Poznań 2009, s. 291.

¹⁵ Ibidem, s. 289, 293–294.

¹⁶ N. Kluczariowa, *Wagon Rosja*, przeł. M. Buchalik, Wołowiec 2010, s. 115–116.

Opis anatomii metra-żywego organizmu, fizjologii wiecznie nienasyconego (hiper)nowoczesnego potwora służy przedstawieniu zdyszanego rytmu publicznej komunikacji. Richard Sennet, który dostrzegał przełomową, wręcz rewolucyjną rolę pierwszej na świecie kolei podziemnej w Londynie, także prezentował ją za pomocą metafory ciała. Jednakże kanały ruchu unaocznił jako dobrze funkcjonujący system tętnic i żył: „Za dnia krwinki płynęły pod ziemię do serca; wieczorem podziemne tunele przekształcały się w żyły i opróżniały centrum”¹⁷. „Krwiobieg” kolei podziemnej transportującej pasażerów w wyobraźni współczesnej rosyjskiej pisarki zastąpiony został przez obraz systemu pokarmowego, wraz ze wszystkimi związanymi z tym fizjologicznymi konotacjami. Załoczone moskiewskie metro (i samo miasto) poniekąd „somaticznie” kojarzy się także młodemu polskiemu reporterowi:

Nawet wagony metra pędzą na złamanie karku i odnosi się wrażenie, że w każdej chwili mogą rozpaść się na kawałki przy prędkościach, jakie osiągają. I przy hamowaniu, kiedy wagony zatrzymują się na stacjach i wypływają z obrzydzeniem i pośpiechem zlepek ludzi sklejonych w tłum, człowiek zastanawia się, czy to wszystko zaraz po prostu nie pieprznie. A gdyby nawet pieprznięto...to po szybkim sprzątaniu załadowano by w pośpiechu i niedbale drugi wagon. Tu wszystko robione jest na krótkim oddechu, jakby całe miasto miało astmę [Sok; 123–124].

W polskich przekazach przeważają opisy funkcjonowania stołecznego metra z perspektywy obserwatora, kontemplującego jego osobliwości, np. architekturę. Mniej eksponowane jest „namacalne” „odczucie gęstości w obcowaniu z tłumem”¹⁸, co wydaje się oznaką nie tyle preferowania przez reporterów bardziej ekskluzywnych sposobów poruszania się po mieście, ile potrzebą zwrócenia uwagi na to, co wydaje się niepowtarzalne i symptomatyczne, właściwe dla kolorytu postradzieckiej Moskwy. Jednak reporterzy nie omieszkają zauważyć jak hipernowoczesność wdarła się do stolicy Rosji. Pewne tranzytowe doświadczenia i doznania mają dziś charakter uniwersalny, dotyczy to w ogóle współczesnej metropolii. Przecież, jak pisze Brach-Czaina: „To, co widzi osoba zgnieciona w tłoku, jest zwielokrotnionym wrażeniem głównym, jaki wzrok otrzymuje w mieście”¹⁹. Oprócz wzroku ważne są też inne zmysły, np. węch, o czym wspomina Anna Wojtacha: „Ludzie są podenerwowani, a wagoniki przesiąknięte zapachem potu i tych wszystkich woni, które osiadają na ubraniach pasażerów niczym mgłą” [Woj; 234]. Reporterka w roli pasażerki zwraca uwagę na społeczność anonimowych, samotnych, odizolowanych od siebie, dzięki lekturze lub technice (telefon komórkowy, słuchawki z muzyką) ludzi.

¹⁷ R. Sennet, op. cit., s. 266.

¹⁸ J. Brach-Czaina, op. cit., s. 19.

¹⁹ Ibidem.

„Życie miejskie uprawiają obcy wśród obcych”²⁰ – stwierdza autor *Płynnej nowoczesności*. Przymusowy kontakt z innymi, zwłaszcza w środkach komunikacji może budzić dyskomfort. Zresztą fizyczna bliskość – jak zauważał Simmel – uwydatnia dystans duchowy²¹. Wojciech Tomasiak wnikliwie analizował sytuację podróżnych w pociągu, co w dużej mierze odnieść można również do kolei podziemnej. Otóż uszczuplenie przestrzeni naraża na niechciany, niepożądany dotyk, natrętny wzrok, co naruszać może autonomię jednostki, budzić irytację, rozdrażnienie, a nawet cierpienie²². Wojtacha zwraca uwagę na zachowanie pasażerów, którzy głośno rozmawiają przez telefon, co ujawnia jeszcze inny aspekt życia w ruchu:

To irytujące, ale też ciekawe, bo między stacją Komsomolskaja a Parkiem Kultury naprawdę można poznać kawał czyjegoś życia. [...] Nie umiem pojąć tej lekkości, z jaką ludzie wyrzucają z siebie w miejscach publicznych osobiste przecież i delikatne informacje, jak absorbują nimi przestrzeń i ją zawłaszczają, powodując, że czuję się zażenowana, skrępowana i najczęściej nie wiem, gdzie podziać oczy [Woj; 235].

Czy chodzi tutaj o manifestowanie narodowej otwartości, czy tego, że nie ma się – wreszcie – nic do ukrycia? Czy raczej (jak u Wojtacha) o nieposzanowanie cudzego terytorium i drugiego człowieka w ogóle, łatwość przekraczania granic? Czy po prostu – o brak społecznych kompetencji albo kultury bycia? Radziwinowicz wytyka moskwanom nieuprzejmość, niezyczliwość i obojętność w miejscach publicznych, np. nieustępowanie miejsca ludziom starszym czy inwalidom, co nie do końca znajduje potwierdzenie w innych przekazach. „W porze szczytu w wagonach ścisk – pisze reporterka. – Zawsze jednak ktoś się poderwie na widok starca lub kaleki...” [Kurcz; 17].

Edward T. Hall w swej klasycznej już książce opisywał etniczne uwarunkowania dotyczące tolerancji na tłok w miejscach publicznych i środkach lokomocji, zwracając uwagę zwłaszcza na Japończyków, Arabów i Niemców²³. Rosjanie plasowaliby się wśród tych społeczeństw, które nie dbają o strefę prywatną w miejscach publicznych. Próbuje wyjaśnić to Radziwinowicz, powołując się na opinię rosyjskiego socjologa, który mówił:

[W] genach mamy to, czego nas nauczono w radzieckich kolejkach. Ludzie ustalili się w nich gęsto, trzeba się było pchać i przyciskać do sąsiada, bo jeśli zosta-

²⁰ Z. Bauman, *Wśród nas, nieznanomych*, [w:] *Pisanie miasta – czytanie miasta*, red. A. Zeidler-Janiszewska, Poznań 1997, s. 146.

²¹ Zob. G. Simmel, *Mentalność mieszkańców wielkich miast*, [w:] idem, *Most i drzwi. Wybór esejów*, przeł. M. Łukasiewicz, Warszawa 2006, s. 127.

²² Zob. W. Tomasiak, *Pociąg do nowoczesności. Szkice kolejowe*, Warszawa 2014, s. 50–58.

²³ Zob. E.T. Hall, *Ukryty wymiar*, przeł. T. Hołówka, wstęp A. Wallis, Warszawa 1976, s. 100–101.

wiało się choć pół kroku, od razu ktoś się wcisnął. To wieloletnie doświadczenie nauczyło nas lekceważenia praw bliźniego do jego przestrzeni i fizycznej nietykliwości [Radz II; 319].

Szwedzki badacz Ulf Hannerz, który poświęcił studium naukowe antropologii miasta, z uwagą przyglądał się interakcjom przechodniów zachodzących w jednostajnym rytmie codziennych miejskich zachowań:

Relacje, w jakie wchodzi uczestnicy ruchu ulicznego, łączą się [...] z sytuacjami zminimalizowania interakcji i znajdują się właściwie na granicy bycia relacjami w ogóle. Ich uczestnicy mogą nawet nie zdawać sobie sprawy z tego, że „biorą się nawzajem pod uwagę”, są to stosunki pozbawione konkretnego centrum zainteresowania, idealne „niespotkania” w sensie Goffmanowskim [...]. Relacje w ruchu ulicznym polegają na unikaniu zderzeń z innymi przechodniami [...] ²⁴.

Z obserwacji autora *Gogola w czasach Google'a* wynika, że w Moskwie owe „niespotkania” przybierają szczególną, rodzimą postać, bo Rosjanie na ogół nie szanują cudzej przestrzeni, więc Rosja to kraj kolizyjny:

Kiedy idę swoją codzienną trasą po dość szerokim chodniku do metra, często się zderzam z kimś spieszącym się w tym samym kierunku. Widzi mnie, ma miejsce, żeby przejść obok, ale potrąca mnie w ramię i biegnie dalej, oczywiście nawet nie przepaszając. W innych krajach coś takiego jest „powodem do bójki” (jak określają to Rosjanie), ale tu nikt nie zwraca na to uwagi.[...]

Metro [...] zatyka się często, bo pasażerowie lubią z byle powodu zatrzymywać się w wąskich przejściach. Człowiek spotyka znajomego i – nie odchodząc na bok, pośrodku strumienia spieszących się pasażerów – zaczyna pogawędkę, nie zwracając uwagi na to, że przeszkadza innym [Radz I; 318].

Wnikliwym analitykiem komunikacyjnych doświadczeń pod ziemią – własnych oraz moskwian – jest niemiecki dziennikarz Boris Reitschuster. Warto dodać na marginesie, że Edward Hall podkreślał, że Niemcy bardzo pieczołowicie dbają o strefę prywatną, odbierając ją jako przedłużenie ego²⁵. Autor *Ruskiego ekstremu* opowiada, jak z konieczności musiał przystosować się do moskiewskich wymogów, umożliwiających w miarę sprawne codzienne funkcjonowanie, w ekstremalnych sytuacjach, gdy „[w] wagonach jeden metr kwadratowy przestrzeni dzieli ze sobą do pięciu pasa-

²⁴ U. Hannerz, *Odkrywanie miasta. Antropologia obszarów miejskich*, przeł. E. Klekot, Kraków 2006, s. 123.

²⁵ E.T. Hall, op. cit., s. 192–193.

żerów, a maksymalna dopuszczona liczba pasażerów jest przekroczona o połowę²⁶. Zatem, aby jechać metrem w godzinach szczytu, należy radzić sobie z nieodmiennymi przeszkodami w postaci tłumów cisnących się przed ruchomymi schodami i w pociągu. Dostanie się do środka wagonu wymaga odwagi, zręczności, siły, a nawet bezwzględności. Potem wystarczy już tylko przyzwyczaić się do niechcianego sąsiedztwa, co tubylcom nie nastrecza jakoby specjalnych problemów: „Większość moskwiaków na luzie i z humorem znosi drobne niedogodności podróżowania metrem – przede wszystkim bliski kontakt z bliźnimi”²⁷. Reitschuster pół żartem, pół serio przytacza rosyjskie ekspertyzy, z których wynika, że regularna jazda metrem wpływa negatywnie na zdrowie, gdyż prowadzić może m.in. do chronicznego zmęczenia, drażliwości, depresji, lęku, fonofobii, manii prześladowczej, natrętnego czytania reklam-naklejek, a z przyjemniejszych skutków – do transu:

W obliczu tych ostrzeżeń, które mają swe źródło w fachowej wiedzy, ustawodawca powinien się właściwie zastanowić, czy nie należałoby zalecić zarządcom metra, by sprzedając bilety, dołączali do nich – jak konserwne farmaceutyczne do tabletek – ulotkę z listą czynników ryzyka i działań niepożądanych²⁸.

Trudno jednak naziemną komunikację traktować jako wybawienie, skoro tam korki (i nerwy) są jeszcze większe i zdarza się, że „bogato ubrane *biznesmieni* wraz ze strażą przyboczną schodzą pod ziemię”²⁹. Notabene ulice w Moskwie korkują się nawet nocą (metro od pierwszej po północy ma przerwę w funkcjonowaniu), czego doświadczyła w czasie swych peregrynacji Włodarczyk.

3. Ludzie i samochody

Emil Cioran kreśląc portret współczesnej, ciężającej – wedle niego – ku zgubie cywilizacji, z poczuciem beznadziei konstatował, że oto znakiem czasu stał się „rozpuszczany w ruchu byt”³⁰. Ważnym tego symptomem miał być obraz miasta pełnego „zdyszanego żelastwa”, czy inaczej: „zmotoryzowanego robactwa”³¹. Z kolei Hall przypatrując się wypełnionemu technologią, zurbanizowanemu światu dowodził, że „żaden inny wytwór człowieka nie pożera takich mas przestrzeni prywatnej i publicznej.[...] Samochód połyka przestrzenie, na których spotkać by się

²⁶ B. Reitschuster, op. cit., s. 69.

²⁷ Ibidem, s. 66.

²⁸ Ibidem, s. 76.

²⁹ Ibidem, s. 69.

³⁰ E. Cioran, *Upadek w czas*, przeł. I. Kania, Warszawa 2008, s. 52.

³¹ Ibidem, s. 45.

„mogli ludzie”³². To, co francuski filozof i amerykański antropolog dostrzegli już kilkadziesiąt lat temu, w kapitalistycznej Moskwie, przerosło oczekiwania reporterów, którzy znaleźli potwierdzenie tego, że „automobilność jest dla nowoczesności cechą równie konstytutywną co ogólniejsze procesy urbanizacji”³³ i dyskwalifikuje tych, którzy nie prowadzą pojazdów. Obserwatorów interesował nie tylko, a właściwie nie tyle, uniwersalny i symboliczny wymiar „społeczeństwa automobilizmu”, zamieszkującego wysoce rozwinięte metropolie, ile aspekt socjologiczny zjawiska oraz specyfika rosyjskiej stolicy, charakteryzującej się nierównościami społecznymi, których materialnym znakiem są między innymi modele posiadanych aut.

Przybysze z Polski zdają się pamiętać, że samochód w aurze „libidinalnej ekonomiki” bierze udział w tworzeniu *ego* kierowcy jako osoby silnej i panującej³⁴. Auta mogą być już to oznaką prestiżu, wysokiego statusu i władzy ich właścicieli – luksusowe limuzyny, już to emblematem ludzi przegranych, nieliczących się w ogóle w ekonomicznej (i każdej innej) rywalizacji – poradzieckie motoryzacyjne przeżytki. Wzrok reporterów po wielokroć przykuwają marki samochodów w Moskwie. Szczególnie ciekawe są obserwacje tych, którzy mieli okazję zaobserwować – *in statu nascendi* – potransformacyjną zmianę, jak Jastrzębski: „Widziałem [...], jak mercedesy, bmw i porsche zajmują miejsce starych wołg i żiguli” [Jastrz; 27]. Podobne były konstatacje autorki *Pandrioszki*:

W 1987 roku po Moskwie jeździły wyłącznie moskwicze, wołgi, czajki i żiguli (za granicą znane jako łady). Dziesięć lat później trudno je wyłowić z natłoku mercedesów, bmw, volvo, audi, toyot, fordów czy volkswagenów [Kurcz; 27].

Bohater reportażu Hugo-Badera, właściciel dwudziestodwuletniej wołgi „nie może się nadziwić, że w jego mieście jest więcej mercedesów klasy s, tych najbardziej luksusowych, niż w osiemdziesięciomilionowych Niemczech, gdzie są produkowane. Ale co w tym dziwnego, skoro w Moskwie mieszka około dziesięć tysięcy dolarowych milionerów” [Hugo; 58–59]. W jednym z najdroższych miast świata pulsuje życiem rynek dóbr luksusowych, zaś krezusów skutecznie kuszą butikami najstojniejszych kreatorów. Pasaże GUM „pachną pieniędzmi”, przechadza się nimi obojętnie „bogata Rosja” [Mil; 91]. Zwykłym przechodniom (właścicielom ład i wołg oraz pasażerom tramwajów) pozostaje jedynie *window shopping*. Posiadacze komfortowych limuzyn (będących jednym ze spektakularnych znaków społeczeństwa konsumpcyjnego), takich jak bentleye, maserati, dżipy lexusy, nierzadko zatrudniają kierowców, którzy w ich imieniu uczestniczą w *de facto* nieuniknionej ulicznej przepychance, bo jak pisze Radziwinowicz:

³² E.T. Hall, op. cit., 246.

³³ J. Urry, *Życie za kółkiem*, przeł. P. Polak, [w:] *Socjologia codzienności*, op. cit., s. 412.

³⁴ *Ibidem*, s. 420.

Stolica Rosji to najbardziej ciasne z wielkich miast Europy. Na 1 tys. km kw. zmieścić się musi 12 mln mieszkańców i 4 mln samochodów. Musi, ale się nie mieści³⁵.

Podobne były konstatacje Włodarczyk:

W kilkunastomilionowej Moskwie tworzy się osiemset zatorów dziennie. Ich łączna długość dochodzi nawet do dziewięciuset kilometrów. Kierowcy spędzają w nich średnio trzy godziny na dobę [Włod; 243].

Przywoływany już autor *Socjologii mobilności* zaznaczał, że „samochód jest niezmiernie uległy, a z a r a z e m absolutnie represyjny”³⁶. Z jednej strony rozszerza on przestrzeń, zapewnia elastyczność, jest źródłem wolności, z drugiej ogranicza człowieka, wciągając go na przykład „w pułapkę zatorów, korków i czasowych niepewności”, toteż tworzy te same problemy, których rozwiązanie obiecywał³⁷. Cóż, że „metalowa klatka” bywa obszerna i komfortowa, skoro – jak zaznacza Brach-Czaina:

Jesteśmy uwięzieni w masie otaczających nas ze wszystkich stron karoserii widocznych przed nami i za nami po horyzont. Ubezwłasnowolnieni. Nie ma co marzyć nawet o zmianie pasa³⁸.

Autor *Gogola w czasach Google'a* ironizuje, że właściwie moskiewskimi ulicami się nie jeździ, ale na nich stoi: „Samochód w Moskwie to nieruchomość” [Radz I; 223]. Ci, którzy po raz pierwszy przyjeżdżają do rosyjskiej stolicy, przeżywają szok, widząc bezradnie tkwiące w miejscu karetki pogotowia na sygnale. „‘Godzinę – to ekspresowo!’ – usłyszałem od jednego ze znajomych mieszkających w Moskwie” [Sok; 124] – opowiada o swoich debiutanckich „korkowych” doświadczeniach młody reporter. Dobrze obeznany z tutejszymi bolączkami niemiecki dziennikarz zdaje szczegółowe sprawozdanie z poruszania się po moskiewskich ulicach, jednocześnie informuje o popularnych żartach na temat ruchu (a właściwie: bezruchu) drogowego. Tymczasem pomysłowi „inwestorzy” – właściciele przenośnych toalet zarabiają na chcących sobie ulżyć „mieszkańcach korków”³⁹.

W takiej sytuacji traktowanie samochodu jako symbolu prędkości zakrawa na żart⁴⁰. A przecież Rosjanie uwielbiają szybką jazdę, ponadto w mieście biznesu

³⁵ W. Radziwinowicz, *Zakłęte kręgi Moskwy*, „Gazeta Wyborcza” nr 166, wyd. z dnia 19.07.2010.

³⁶ J. Urry, *Socjologia mobilności*, op. cit., s. 89.

³⁷ Ibidem, s. 89–90.

³⁸ J. Brach-Czaina, op. cit., s. 20.

³⁹ Zob. W. Radziwinowicz, *Zakłęte kręgi Moskwy*, op. cit.

⁴⁰ Zob. U. Terentowicz-Fotyga, op. cit., s. 37.

i pieniądza ludzie ciągle się spieszą. W tej sytuacji tracą przede wszystkim piesi oraz automobiliści znajdujący się na najniższym szczeblu drabiny zmotoryzowanych (właściciele moskwiczów i tym podobnych „staroci”).

Paweł Reszka w okresie swej pracy korespondenta „Rzeczpospolitej” miał możliwość zaobserwować, jak wygląda organizacja ruchu w centrum Moskwy: na prospekcie Kutuzowa i jego przedłużeniu Nowym Arbacie, i konstatował, że istniejąca sytuacja jest bardzo wymowna: po prostu tak zbudowany jest kraj.

A więc środek jest dla urzędników. Lewym pasem jeżdżą bogacze, którzy nie zdążyli sobie jeszcze załatwić „rządowych” tablic rejestracyjnych. Czasem zniecierpliwieni wyskakują na środek. Milicji bać się nie muszą, bo milicja za drobną opłatą chętnie wybaczy każde naruszenie przepisów.

Mniej bogaci, ci, których auta nie przekraczają ceny stu tysięcy dolarów, starają się trzymać bardziej na prawo.

Zgodnie z rosyjską tradycją (od samodzierżawia poprzez kolektywizację po kapitalizm) klasa średnia jest niemal nieobecna: renault, toyoty czy volkswageny można policzyć na palcach.

Setki żiguli, moskwiczów, poskręcanych drutami wołg i ok czmychają przed rozpedzonym luksusem na pobocze. Dla nich jazda jest walka o przetrwanie, w której zawsze stoją na straconej pozycji [Resz; 300].

„Wydawałoby się, że korki w Moskwie są niczym śmierć: wszyscy są wobec nich równi” [Sok; 124] – autor książki *Spokojnie to tylko Rosja* podważał przekonania naiwnych i niedoświadczonych użytkowników dróg, dowodząc że wciąż żywe są tutaj hasła znane z *Folwarku zwierzęcego* (są równi i równiejsi). Jednakże zmieniły się realia, toteż nie o egalitaryzm (nawet w sensie ustrojowej deklaracji) chodzi. W relacjach z Moskwy opisy drogowych przywilejów służą ukazaniu rażących nierówności społecznych tolerowanych przez państwo oraz wytknięciu niedopuszczalnego w krajach demokratycznych i w społeczeństwie obywatelskim bezprawia i korupcji. VIP-y, oligarchowie i mafia mają inne uprawnienia niż przeciętni zjadacze chleba. Najwięcej miejsca temu społecznemu problemowi poświęcił w swych korespondencjach Radziwinowicz:

Współczesnym Rosjanom wymarzone prawo na ostrą jazdę bez trzymanki daje niebieski kogut na dachu luksusowego auta, zwany „migałką”. Do niej dołączona jest jeszcze i „krakałka” – klakson przypominający wrzask wrony, którym pędzący mercedes, bmw czy bentley rozgania na zatłoczonej jezdni łady i podobny im złom.

„Migałka” z „krakałką” to nie tylko instrumenty pozwalające jechać szybciej niż zwykły plebs. To nobilitacja, symbol wysoko wynoszący ponad tłum. To znak, że taka osoba ma tytuł, i epolety, i miliony, i koneksje na Kremlu [Radz I; 280].

Podczas przejazdu prezydenta albo premiera nawet luksusowe limuzyny „tula się do pobocza, wszystkie zamierają jak wystraszone chrząszcze”⁴¹. Pojawienie się pojazdów z najwyższymi państwowymi dostojnikami w centrum Moskwy powoduje zablokowanie trasy przejazdu i zatrzymanie ruchu, co dotyczy wszystkich środków komunikacji. Czas przestoju może się wydłużyć: „panem spóźnialski” nazywa Putina korespondent „Gazety Wyborczej” [Radz I; 316]. Z kolei Reitschuster jako „niepokorny obcokrajowiec” komentuje rosyjskie obyczaje, porównując je z rodzimymi standardami (niepojętymi zresztą dla jego rozmówcy – moskwianina). Niemiecki dziennikarz stwierdza: „U nas w Berlinie wybuchłaby rewolucja, gdyby ludzie z powodu Merkel czy Gaucka każdego dnia musieli tkwić unieruchomieni”⁴².

Z potrzebą dominacji – również w ruchu ulicznym – wiążą się buta, agresja, nieliczenie się z konsekwencjami i bezkarność. Taką wizję stosunków drogowych w kraju Putina przedstawiają polscy reporterzy, zwłaszcza Kurczab-Redlich i Radziwinowicz. Autorka *Pandrioszki* podkreśla, że władza (również cerkiewna) i mafia (też „władza”) jeździ z nadmierną prędkością, często pod prąd, co jest przyczyną licznych, również śmiertelnych wypadków, których przykłady skrupulatnie wylicza. Najistotniejsze jest to, że winni nie ponoszą kary, a społeczeństwo pozostaje bezradne:

Gdzie manifesty, protesty, manifestacje, czarne marsze?

Wzruszenie ramion, rozłożenie rąk... „Nic zrobić się nie da”. *U nas że Rossija* [Kurcz; 140].

Patologiczna sytuacja na drogach staje się dla korespondentki kolejnym argumentem potwierdzającym przekonanie, że społeczeństwo rosyjskie jest nieobywatelskie, żyje niejako w bezwładzie, nieświadome swoich praw, a jednostka unicestwia siebie w procesie mimikry. Tymczasem autor *172 opowieści o Rosji* przytacza przykłady, jak z przejawami skandalicznej bezkarności VIP-ów radzi sobie ślepy tłum, czyli „Samosąd Najwyższy” [Radz II; 98].

Jednakże agresja i awanturnictwo to nie tylko przywara władzy (legalnej i nielegalnej). Stres oraz problemy emocjonalne i behawioralne (a nawet somatyczne) związane z dojazdem do pracy w warunkach silnego natężenia ruchu drogowego udokumentowane są szeroką literaturą naukową⁴³. Ponadto, Hall podkreśla, że izolujące człowieka od otoczenia samochody pozwalają wejść w kontakt z innymi

⁴¹ W. Paniuszkin, *Rublowka*, przeł. A. Sowińska, Warszawa 2103, s. 12.

⁴² B. Reitschuster, op. cit., s. 67.

⁴³ Zob. R.H.. Frank, *Jak nie kupować szczęścia*, [w:] *Socjologia codzienności*, op. cit., s. 318–333.

ludźmi tylko w bardzo ograniczony sposób, zazwyczaj przez rywalizację i wyrażanie postawy agresywnej lub destrukcyjnej⁴⁴.

Osoby niekorzystające z samochodu są na przegranej pozycji w konfrontacji z nieczułą maszyną. Tak przynajmniej (wedle opinii reporterów) dzieje się w stolicy Rosji. Obrazowo ujął to Reszka:

Po trotuarach chyłkiem przemykają niezmotoryzowani moskwianie i przyjezdni, przerażeni nieustającym hukiem silników. Zapomniane, skrzywdzone dusze [Resz; 300].

Ponadto bezwzględni i bezczelni kierowcy samowolnie rozszerzają „autoprzestrzeń”. Radziwinowicz twierdzi, że – paradoksalnie – „najniebezpieczniejszymi miejscami w stolicy Rosji są przejścia dla pieszych. Przede wszystkim te, na których znajduje się sygnalizacja świetlna” [Radz II; 81]. Kierowcy nagminnie nie przestrzegają przepisów drogowych, parkując auta np. na zebrawkach. Tym samym zawłaszczają bezpardonowo nienależną im przestrzeń.

W oczach reporterów zachowania rosyjskich automobilistów są wyjątkowo bezceremonialne, zuchwałe, konfrontacyjne i ofensywne. Dowodzą one braku poszanowania dla priorytetowych wartości oraz deficytu empatii. Kierowcy, którzy chyłkiem zjeżdżają na pobocze przed autami VIP-ów lub mafii, jednocześnie nie przepuszczają karettek pogotowia i wozów straży pożarnej na sygnale – uświadamia czytelnikom długoletni korespondent „Gazety Wyborczej” (tekst z 2006 roku). Włodarczyk z kolei tak oto opisywała poczynania moskiewskich kierowców:

Nie ma dnia bez bójek na drogach. Zdarzają się też strzelaniny. Najbardziej zuchwały kierowca ranił pieszego... na chodniku. Bo nie chciał go przepuścić, gdy próbował ominąć korek [Włod; 243].

Podobne są spostrzeżenia Anny Wojtachy. Choć należy domniemywać, że nie wszystkie sądy oparte są na osobistych doświadczeniach dziennikarzy. Ampifikacja staje się *sui generis* regułą opisu „dzikiego wschodu”, którego obraz niepostrzeżenie przywodzi na myśl bezwzględny świat z amerykańskich westernów (choć nie jest to raczej trafione porównanie):

Jeżdżenie po Moskwie to na zmianę stan otępienia wywołany tkwieniem w korku i stan furii, bo akurat ktoś wymusił pierwszeństwo, wcisnął się na chama, otarł o zderzak. Na rosyjskich drogach nieraz dochodzi do bójek, przepychanek lub, najprościej rzecz ujmując, regularnego mordobicia. Kierowcy wożą w bagażnikach prawdziwe arsenały, począwszy od kijów bejsbolowych, przez noże i maczety, na metalowych

⁴⁴ E.T. Hall, op. cit., s. 249.

prętach skończywszy. Często zaczyna się od wyzwisk dwóch kierowców, którym przydarzyła się na przykład stłuczka, potem w ruch idą pięści, a potem to już jak w saloonie na Dzikim Zachodzie – tłuką się wszyscy ze wszystkimi. Lecą szyby, pękają reflektory, łamią się szczęki. Policja, dawna milicja, interweniuje ospale, hołdując starej zasadzie, że nie należy wpieprzać się między wódkę i zakąskę [Woj; 154].

John Urry podkreśla, że świat przed maską samochodu staje się obcy, zaś kierowcy konsekwentnie izolują się od środowiska, przez które przejeżdżają⁴⁵. Niektóre formy piractwa drogowego (w wydaniu rosyjskim) unaoczniają, że ów izolacjonizm bywa pozorny. Uczestniczenie w ruchu ulicznym na zasadzie rywalizacji i walki o dominację oznaczać może coś znacznie bardziej konkretnego i trywialnego niż przedstawione w beletrystyce i filmie zderzenia machin, gdy „istota ludzka mniej lub bardziej zaciera się lub zatapia w technologii lub *vice versa*”⁴⁶. Nieposzanowanie prawa i odrzucenie społecznych norm, a także utrata samokontroli, prowadzić może do opuszczenia „żelaznej klatki” (nieraz w postaci „nienowoczesnej” zdezelowanej wołgi) w celu uczestniczenia w tradycyjnym *ergo* prymitywnym starciu na pięści i kije. „W tym kokonie ze szkła i stali intensywne emocje wyzwalane są w formie, która w innych warunkach byłaby społecznie nie do przyjęcia”⁴⁷ – twierdzi brytyjski socjolog. Niemniej jednak wersja rosyjska obyczajów samochodowych wydaje się znacznie przekraczać – lub „modyfikować” – zachodnie standardy cywilizacyjne.

Według autora *Spokojnie. To tylko Rosja*, problemy w ruchu drogowym wyzwajające ekstremalne zachowania kierowców i bezmyślną samowolę mogą być dla niezaangażowanego obserwatora atrakcyjną rozrywką:

Zaopatrzony [...] w pełną paczkę ziaren słonecznika siadam na jakimś wygodnym elemencie krajobrazu, skąd będę miał dobry widok na skrzyżowanie dróg, które od tego momentu stanowi arenę godną tych ze starożytnego Rzymu. Biorąc pod uwagę to, co wyprawiają stołeczni kierowcy, mamy do czynienia ze swego rodzaju tragiczno-komicznym spektaklem, w którym co parę minut zagęszcza się akcja [Sok; 126].

„Kocioł tekstów i znaków” (określenie Łotmana), z którym mamy do czynienia w moskiewskiej metropolii, okazuje się niezwykle wyrazisty i wymowny, jeśli wziąć pod uwagę „antropologię obyczajów samochodowych”⁴⁸. Rozwojowi nowoczesnej technologii nie towarzyszy podwyższenie standardów moralnych. Również „staroświeccy” kierowcy trwają przy starych nawykach, czego przejawem jest jazda po pijanemu, brak wzajemnej życzliwości na drodze i przyzwolenie na użycie

⁴⁵ Zob. J. Urry, *Życie za kółkiem*, s. 419 oraz idem, *Socjologia mobilności*, op. cit., s. 93–94.

⁴⁶ Zob. J. Urry, *Socjologia mobilności*, op. cit., s. 263.

⁴⁷ J. Urry, *Życie za kółkiem*, op. cit., s. 420.

⁴⁸ Zob. J. Baudrillard, *Ameryka*, przeł. R. Lis, Warszawa 2001, s. 74.

przemocy. Pewne *novum* stanowią uwidaczniające się na moskiewskich ulicach stratyfikacje społeczeństwa konsumpcyjnego, którego ilustracją są różne modele samochodów, znaki-wartości statusu społecznego obywateli. Dzikie przejawy wymuszania pierwszeństwa – „migalki” i „krakałki” jako instrumenty (samo)nobilizacji – stają się symptomem nowych czasów. Okazuje się jednak, że społeczeństwo podejmuje próby walki z przywilejami w ruchu drogowym, czego egzemplifikacją są „kontrmigalkowcy” [Radz I; 280]. W korespondencji z piątego września 2015 roku Radziwinowicz raportuje, że stolica Rosji powoli zmienia swoje oblicze:

Do niedawna Moskwa słyęła z chamskich kierowców. Nawet przejście przez ulicę po zebrze jeszcze do niedawna było eksperymentem wielce ryzykownym. To się zmieniło. Dziś rzadko który kierowca nie zatrzyma się przed pasami, piesi śmiało wchodzą na jezdnię. Co dziwniejsze, nie wymusiła tego policja [Radz II; 414].

Aktualny *bon ton* moskiewskich kierowców, przeciwny ich naturze lub nawykom, miałby wpisywać się w zachodnie aspiracje moskwian. Relacje w ruchu ulicznym byłyby dowodem na „ucywilizowanie” jego użytkowników, na dobrą kondycję kapitalistycznego społeczeństwa. To raczej optymistyczna diagnoza twardej, bezwzględnej rzeczywistości wprawionych w ruch metropolii współczesnych.

Zastosowane oznaczenia:

- Jacek Hugo-Bader, *Biała gorączka*, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2009: [Hugo].
- Maciej Jastrzębski, *Matrioszka, Rosja i Jastrzęb*, Wydawnictwo Helion, Gliwice 2013: [Jastrz].
- Krystyna Kurczab-Redlich, *Pandriozka*, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań 2011 [pierwsze wydanie: Warszawa 2000, Wydawnictwo Twój STYL]: [Kurcz].
- Piotr Milewski, *Transsyberyjska. Droga żelazną przez Rosję i dalej*, Znak, Kraków 2014: [Mil].
- Wacław Radziwinowicz, *Gogol w czasach Google'a*, Wydawnictwo Agora, Warszawa 2013: [Radz I].
- Wacław Radziwinowicz, *Crème de la Kreml. 172 opowieści o Rosji*, Wydawnictwo Agora, Warszawa 2016: [Radz II].
- Paweł Reszka, *Miejsce po imperium*, Świat książki, Warszawa 2007: [Resz].
- Igor Sokołowski, *Spokojnie. To tylko Rosja*, Wydawnictwo MG, Kraków 2015: [Sok].
- Barbara Włodarczyk, *Nie ma jednej Rosji*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2013: [Włod].
- Anna Wojtacha, *Zabijemy albo pokochamy. Opowieści z Rosji*, Znak, Kraków 2015: [Woj].