

A modern horrorirodalom szülőatyja, H. P. Lovecraft még 1927-ben, a legendás *Weird Tales* magazinban publikálta *Pickman modellje* című novelláját, amelynek kezdetén a narrátor szokatlan főbiájáról tesz kelletlen vallomást: betegesen

10 Turi Márton

FÖLD ALATTI MAUZÓLEUMOK ÉS ATOMBIZTOS EGÉRLYUKAK

Útmutató a moszkvai metró
(ellen)utópiájához

retteg a föld alatti terektől, különösen a metrótól. A pszichésen erősen megviselt férfi zaklatott történetéből kiderül, hogy furcsa paranoiája jóval több hétköznapi kényszerképzetnél, valójában egy megrázó felismerés kínzó utóhatásáról van szó. Egy képzőművész ismerőse, a címbeli Pickman olyan festményeket készít, amelyek leírhatatlan szörnyetegeket ábrázol-

nak zavarba ejtően élethűen, különböző bostoni helyszíneket (például a földalatti állomásait) felvonultatva az obszcén jelenetek háttérül – a narrátor életre szóló traumáját azonban mégsem a vérfagyasztó képek látványa, hanem keletkezésük háttérének megismerése okozza. A festő műtermébe ellátogatva a férfi rádöbben, hogy az aprólékos pokol-tablók nem egy kreatív fantázia hagyományos lenyomatai, hanem egy hiperrealista-mimetikus ábrázolásmód transzparens termékei: Pickman ugyanis fényképek alapján festette meg képeit, amelyeket a metropolisz alatt élő démonokról készített.

A *Pickman modelljét* nemcsak a nem-antropomorf, vizualizálhatatlan entitások képi megjelenítésének problematikája teszi szerzője egyik legérdekesebb írásává, hanem a szokatlan helyszínválasztás is. Abban természetesen még semmi forradalmi felfedezés nincs, hogy félelem és reszketés megtapasztalásához kevés ideálisabb hely van egy éjfekete metróalagútnál – a kulturális emlékezet évezredek óta száműzi legősibb félelmeit a fej sötétjéből különböző vallásos képzetek, mesék és mítoszok mélységi zónáiba, a rémtörténetek szerzői pedig előszeretettel végeznek önkéntes bányamunkát eme ördögök lakta tárnákban. Érdemes azonban felfigyelnünk arra, hogy más novelláival szemben Lovecraft itt nem a horror műfajától megszokott, a hétköznapi életterektől radikálisan elkülönített barlangokat, kriptákat vagy elhagyatott kastélyokat népesít be történelem előtti rémségekkel, hanem – még ha csak a festmények közvetítésével is – egy modern nagyváros léttől nyüzsgő tereit, a földalatti mindennapos használatnak kített megállóit és járatait. Az említett ódon (köz)helyektől eltérően – amelyeknek szerepe

Lovecraft történeteiben legtöbbször kimerül abban, hogy átjáróként szolgáljanak az ember és az iránta tökéletesen közömbös „Nagy Őregek” dimenziói között – a földalatti csak részben izolált tér, ráadásul olyan gyakorlati funkcióval bír, amely óhatatlanul felidézi a tudományosság optimista szemléletét. Hiszen még a legsivárabb metró is olyan templom, amelyt a progresszió ideájának emeltek, hogy a megismerő értelemben és a technikai fejlődésébe vetett hitet hirdesse: annak diadalát, hogy az ember képessé vált a korábban csak nehezen áthidalható távolságokat egy természetétől tökéletesen idegen közegben is leküzdeni. A jelentős tudományos áttörések korszakában írt történet épp ettől a haloványan felderengő többlettől válik igazán hatásossá: a primordiális félelmeket és szorongásokat megtestesítő, régmúltból itt ragadt fenevadak épp a futurisztikus jövőt megelőlegező modern nagyváros alagúrendszerében, vagyis egy elvben végletekig racionalizált – és ezáltal teljességgel kontrolláltak hitt – térben sejtetik józan ésszel feldolgozhatatlan jelenlétüket.

Noha a metró szervesen hozzátartozik a metropolisz valóságához, birodalmát az állandó sietségtől hajtott lakosság többsége azonban érintőlegesen ismeri és éli meg, így az mindig egyfajta terra incognita marad – Lovecraft pedig az elsők között kezdte elárasztani félelmeinkkel a szabadon hagyott teret, elindítva ezzel a földalattit a pokol egy urbánus köreként hasznosító fantasztikus irodalom tradícióját. Bár jelen keretek nem teszik lehetővé, hogy hosszabban elidőzzünk a metrómotívum kultúrtörténeti vándorlásának nyugati vonalán – bővebb betekintést a 2010-ben megjelent *End of the Line: An Anthology of Underground Horror* válogatáskötet adhat –, mégis érdemes lehet megemlítenünk a vonatkozó művek tömkelegéből a lovecrafti prózahagyományokat folytató és újragondoló brit horror-ikon, Clive Barker *Éjféli etetés* című írását. Az 1984-ben megjelent novellában a New York-i metró bizonyos járatai morbid büfékocsiként üzemelnek, amelyekkel egy titokzatos társaság szállítja a felkoncolt utasokat élelem gyanánt a város legmélyén rejtőzködő lényeknek, miközben a hatóságok szervezetten eltussolják az időnként óhatatlanul felszínre szivárgó gyilkosságokat. Ahogyan Lovecraft elbeszéléseinek többségében, a sötét titokba való beavatás végül itt is a szubjektum felszámolását eredményezi: miután a főszereplő szerencsésen legyőzi az épp „friss húst” szállító mészáros, kénytelen lesz annak helyébe lépni, vagyis a továbbiakban már az ő kötelessége lesz az ételáldozat menetrend szerinti bemutatása a föld alatt vegetáló ősi isteneknek. Talán nem meglepő, hogy a vérbő leírásokban tobzódó novellából 2008-ban azonos címen sikeres horror-mozi is készült, Ryuhei Kitamura felügyelete alatt. A japán kult-direktor vélhetően nem vállalt túl nagy kockázatot Barker írásának feldolgozásával,

addigra ugyanis már minden épkézláb horrorrendező jól tudta, hogy a metró a lehető legjobb helyszínválasztás a vizuális sokkoláshoz, hiszen alagútjainak feketeségéből szinte bármilyen rettenet hatásosan előugrasztható: kannibál törzsek (*Raw Meat*, 1972) és gyilkos torzszülöttek (*Creep*, 2004) éppúgy, mint egy krisztusi szeretet jegyében tömegmészárlásba kezdett világszerte a joviális tagjai (*End of the Line*, 2007).

Olybá tűnik tehát, hogy a föld alatti vonatközlekedés közel másfél évszázada alatt a világot behálózó globális metróhálózat kényelmet kiszolgáló technológiából végérvényesen popkulturális toposszá lépett elő – legtöbb vonala mégis mintha csak a nyomasztó atmoszféra megteremtéséhez ügyesen felhasznált, ám néma díszlet maradt volna, teljesen függetlenül attól, hogy milyen esztétikai értékkel bíró műben jelennek is meg. Az eddig nevesített novellák és filmek ugyanis kivétel nélkül nyugati nagyvárosok (Boston, New York, London) metróit szerepeltetik, vagyis olyan tisztán pragmatikus konstrukcióknak szolgáltatnak narratív kereteket, amelyeknek lényegében alig van gyakorlati rendeltetésükön túlmutató mondanivalójuk: prózai potenciájuk kimerül előnyös architektúrájukban és az utazás szabadon továbbgondolható toposzának felidézéseiben. Természetesen a fenti vasúthálózatoknak különböző városi hiedelmekből, elmaradhatatlan képzettársításokból (ilyen a „földalatti” és az illegalitás világszerte elterjedt összekapcsolása) és hosszú távon elkerülhetetlen tragédiákból (tömegbalesetekből és sínek közé vetődött sorsokból) kialakulhat irodalmi nyersanyagként is hasznosítható helytörténetük, ettől függetlenül azonban önmagukban nem hordoznak konnotatív jelentést – ezt a gondolati többletet szinte kizárólag a bennük kibontakoztatott fikció szolgáltatja, a szerző kreativitásától függő minőségben és mennyiségben.

Más metróvonalak azonban önálló életet élnek, saját mitológiával és metaforikával rendelkeznek: köztük az Oroszország fővárosa alatt működő, polipszerűen szétterülő metró-kolosszus is, amelynek dinamikus perisztaltikája naponta közel 9 millió utast hoz mozgásba. A moszkvai metrót alkotói már a kezdetektől fogva többnek szánták egyszerű tömegközlekedési létesítménynél: az államvezetés az első, úgynevezett „vörös” vonal, a Szokolnyicseszkaja megvalósítását is azzal a határozott céllal indította el 1934-ben, hogy annak egy sztálini éra esztétikáját hűen kifejező, a kommunizmus építésének formát adó építészeti műremeket kell eredményeznie. Boris Groys *A földalatti mint utópia* című esszéjében úgy értelmezi ezt a nagyszabású projektet, mint egy Szentpétervár megalapításához hasonló vállalkozást az utópikus város felépítésére – a keresztényi Róma oroszországi mását megálmódó Nagy Péterrel szemben azonban Sztálin nem feledkezett meg arról, hogy a tökéletes utópiának a pokollal is számolnia kell. Ennek szellemében a moszkvai metrónak égi és földi birodalom tökéletes szintézisének kellett lennie,

amely a kommunista eszme emelkedettségének – szó szerint – mélységet is kölcsönöz. Nyugati társaival szemben tehát a moszkvai metró igen szilárd teoretikus alapokon nyugszik, ezért benne az utazás nemcsak fizikai térben való mozgást, hanem egy ideológiai síkon történő keresztülhaladást is jelent. A legdrágább anyagok és technológiák felhasználásával készült korai megállóba, a „sztálinbarokk” fényűző palotáiba alászállva, a hatalmas gránitoszlopokban és szobrokban – egy sosemvolt antikvitás nyomaiban – gyönyörködve joggal érezhetjük úgy, hogy a szellemtelen rögválóságból a misztérium területére nyertünk átmeneti bebocsátást. Nem véletlenül írja Viktor Pelevin a *Föld alatti égbolt* című publicisztikájában, hogy a moszkvai metró felszín alatt húzódó templomrendszerhez hasonló, amelyben a hívőket egyik szentélytől a másikig szállítják – vagyis a földalatti hiába a dialektikus materializmus terméke, ott rejtőznek benne az orosz vallásos utópiák nyomai is. Szemben a későbbi vonalak puritán jellegével, ezek az állomások hatalmas méreteikkel, márvány domborműveikkel, festett üvegezésükkel, aranyozott csillárjaikkal és kazettás mennyezeteikkel már-már szakrális terek benyomását keltik – és a matéria színváltozását még az sem gátolja igazán, hogy a freskókról nem szentek és angyalok kara, hanem munkások és forradalmárok Lenin vezette légiója követi figyelemmel az állandó mozgásban lévő metró pokoli forgatagát. A moszkvai földalatti összességében tehát egy utópikus tér, az orosz eszme föld alatti mauzóleuma, amelyben a legkülönbözőbb művészetek, ideológiák és történelmi korok emlékei nyugszanak. Mintha csak a világvége előszelét megérző értelmiség gyűjtötte volna össze Oroszország jelekre és szimbólumokra redukált legfontosabb szellemi javait ebben a szürreális kincseskamrába, amelynek bábeli zűrzavarát mi sem jelzi jobban, mint hogy az anarchista mozgalmi vezetőről elnevezett Kropotkinszkaja állomás falait az 1931-ben felrobbantott Megváltó Krisztus-székesegyház márványlapjai borítják.

Előbb vagy utóbb azonban minden utópikus teóriának óhatatlanul felbukkan a maga fenyegető ellenpárja, amely sötét árnyékba borítja a bírálatnak alávetett eszmék szülte emblematikus épületeket is. Szentpétervárnak például már 1703-as megalapítása után nem sokkal kialakult a maga negatív előjelű mítosza: egy óhitűek és apokaliptikus szekták körében elterjedt jövendölés szerint „Észak Rómáját” bibliai kataklizmák pusztítják majd el, mintegy megbosszulva a mocsárra tervezett város felépítése során az embertelen munkakörülményekbe belepusztult több tízezer paraszti lelket. Bár a moszkvai metró sikeres megvalósításához vélhetően ennél szerényebb emberáldozat is elegendő volt, a regnáló hatalom mégis jobbnak látta felkészíteni a földalattit a végítélet csapásaira: az első állomásokat már eleve úgy tervezték

meg, hogy nagyobb harcok során akár légvédelmi óvóhelyül is szolgálhassanak a lakosoknak – erre a II. világháború alatt egyébként sor is került –, az '50-es években épített megállókat pedig már a hidegháború esetleges atomkatasztrófává hevülésének elviselésére is felkészítették. Ennek

14 a globális pusztulásnak a fenyegető lehetőségéhez kapcsolódik Moszkva vasútrendszerének egyik legjelentősebb, vad feltételezések-ből és kusza (fél)információkból szőtt mítosza: a közvélekedés szerint a mindennap használt vonalakkal párhuzamosan, a kíváncsi tekintetektől rejtve fut egy bunkerek sokaságából álló alagútrendszer is, amely egy leendő vegyi- vagy atomtámadás esetén nemcsak jótékonyan megóvná az ország politikai és katonai vezetőinek testi épségét, de egyúttal a Kreml és a fontosabb kormányhivatalok közötti kapcsolatot, a hatalomgyakorlás fenntartását is biztosítaná. A titokzatos vasúthálózat állítólagos meglétét övező, sokszor egészen hajmeresztő összeesküvés-elméletekbe torkolló találgatások napjainkban is aktívan formálják a moszkvai metró mitológiáját, lassan kiszorítva onnan a mutáns óriáspatkányról és halott metróépítők lelkét szállító kísértetvonatról szóló rémtörténeteket, valamint az olyan nehezen hihető, mindazonáltal igen szórakoztató mendemondákat, mint például az összes metróterképen barnával jelölt Kolcevaja körgyűrű megépítésének „hiteles” története: az anekdota szerint az ötlet magától Sztálintól származik, aki a végső tervzet szemrevételezése közben a rajzokra tette a kávéscsészéjét, amely kerek nyomot hagyott, a jelen lévő mérnökök pedig jobbnak látták nem ellenkezni a Generalisszimusz spontán jött módosítási javaslatával, és inkább csendben rábólintottak az új vonalra.

Jobban belegondolva persze nincs abban semmi szokatlan, hogy épp a „Metró 2” disztópikus jegyekkel felruházott története tekinthető a Moszkva alatti vasúthálózat aranylegendájának – az utóbbi évtizedekben ugyanis egyre szembeötlőbbé váltak a metró már korábban is meglévő démoni vonásai. Ennek kapcsán nehéz nem az ezredforduló óta végrehajtott pokolgépes merényletekre asszociálni, amelyek a moszkvai metró szubkultúráján is nehezen gyógyuló sebeket ejtettek, azonban a földalatti utópiájának erőzője, sötét metaforikájának előtérbe kerülése már az említett tragédiáknál korábban elkezdődött, egy hosszan lezajló történelmi folyamat kísérőjelenségeként. Miközben a Szovjetunió megállíthatatlanul közeledett elkerülhetetlen végállomásához, ezzel párhuzamosan kérdőjeleződött meg a földalatti szocialista-realista szimbolikájának örökérvényűsége és rendíthetetlennek vélt igazsága. A rendszerváltással a metró eredeti szimbolikája kétségtelenül elhalványodott: napjainkra a régi megállóknak lenyűgöző ornamentikája elsősorban kultúrtörténeti érdekességet, világhírű turistalátványosságot jelent a Moszkva földje alatt áramló tömegnek, a legújabb állomásokat pedig már nem is terhelték konkrét eszmeiséget közvetítő dekoratív műalkotásokkal:

igazodva a nyugati mintához, ezek már pusztán funkcionális, az új időknek megfelelően semmitmondó terek. Túlzás volna azonban elhamarkodottan megismételniünk Groys korábban említett esszéjének konklúzióját, miszerint: „A poszttotalitárius évtizedek a metró használatát prózaivá, jelentés nélkülivé tették.” Noha az állítás igazságát már az említett metrómí- 15
toszok változatlanul intenzív megléte is minimum kétségessé teszi, további megerősítésül idézzünk fel egy néhány évvel ezelőtt komoly sajtó-
visszhangot kiváltott esetet, amikor a Kurszkaja megálló felújításakor a vá-
rosvezetés helyreállíttatott egy sztálini időkben az állomás oszlopsorán
futott, a szovjet himnusz korai változatából vett idézetet („Sztálin ta-
nított bennünket a nép iránti hűségre, ő ihlet munkára és nagy tet-
tekre”) – erős kétségek közt hagyva a moszkvai lakosokat azt illetően,
hogy a Hruscsov alatt leveretett felirat visszatérését a múlt tévedéseire
vonatkozó figyelmeztetésként, vagy a jelen és jövő programadó szent-
tenciájaként illik-e értelmezniük.

A fenti példa is jól mutatja, hogy az orosz főváros földalattijá-
nak szimbolikája közel sem vesztette el jelentését, csak éppen szaba-
don értelmezhetővé vált: a szebb jövő ígéretével élő eredeti, utópikus
értelmét immáron ugyanannyira magába foglalja, mint annak törté-
nelmi kudarcát és veszélyét. A művészet teljes ideológiai felügyeleté-
nek megszűnésével ezt a jelentésbeli megingást, kritikai potenciát
pedig gyorsan ki is használták az új orosz irodalom azon szerzői, akik
disztópikus műveik helyszínéül a földalattit választották. Ilyen anti-
utópikus elemekkel teli metróregény Anatolij Kurcsatkij 1990-ben
megjelent, *Egy szélsőséges feljegyzései* című kötete, amelynek közép-
pontjában egy orosz nagyváros földalattiját építő kollektíva tagjai áll-
nak, akik a gyorsabb haladás érdekében munkaterületükön élnek,
létrehozva ezzel a maguk föld alatti államát. Mikor azonban több év-
tizedes megfeszített munka után a hősiessé terv végre megvalósul, a felszínre
visszatért munkások azzal kényszerülnek szembesülni, hogy az időközben
rengeteget fejlődött technológiának köszönhetően a lakosság már futurisz-
tikus repülőalkalmatosságokkal közlekedik, vagyis a kínkeservesen megépí-
tett metró immáron teljesen haszontalan. Kurcsatkij regénye jól mutatja,
hogy a metró helyszínével folytatott játék az általa hordozott utópiára is ha-
tással van: a földalatti funkciójának devalválódása automatikusan a hordo-
zott eszme értelmetlenségét hívja elő, megteremtve a könyv egy olyan
allegorikus olvasatát, amely szerint a kommunista utópia építése egy teljesen
felesleges áldozatokkal járó vállalkozás volt. Hasonló logika szerint működik
Pelevin egy korai kisregénye, az 1992-es *Omon Ré* is – azzal az apró külön-
séggel, hogy ennek főszereplője már nem a sztálini kultúra hőséneke tekintett
„metrosztojevec”, hanem a hidegháborús évtizedek hőroisa, a kozmonauta.

A történetben Omon sorsát követhetjük nyomon, aki már gyerekkorától kezdve űrhajósna készül, később be is válogatják a Holdra készülő szovjet expedíció tagjai közé. Mivel azonban a Szovjetunió még nem rendelkezik a feladat zök-

16 kenőmentes végrehajtásához szükséges technológiával, ezért az egyre kiélezettebb űrverseny miatt halaszthatatlan misszió voltaképpen öngyilkos küldetés: a legénység tagjainak életerejük feláldozásával kell „hajtaniuk” az űrhajót. Az utolsóként életben maradt Omon végül sikeresen teljesíti a holdraszállást, a meghódítatlan égitest helyett azonban csak a hatalom igazi természetét fedezi fel: rájön, hogy az egész űrrepülés valójában egy nagyszabású szimuláció volt, amelyet a moszkvai metró egyik alagútjában forgattak. Láthatjuk tehát, hogy a földalatti világának dekonstrukciója már a rendszerváltás környékén izgalmas eredményeket hozott, valódi irodalmi „üdvörtörténetére” azonban csak az ezredforduló után került sor, méghozzá Dmitry Glukhovsky, a kortárs orosz populáris kultúra egyik legismertebb írójának 2005-ben megjelent *Metró 2033* című posztapokaliptikus regényének, valamint annak négy évvel későbbi folytatásának (*Metró 2034*) a megjelenésével – így a továbbiakban ezeket a köteteket vizsgáljuk meg részletesebben.

Már a műfajmegjelölésből is sejthető, hogy Glukhovsky *Metró*-könyveinek kiindulópontja annak a globális katasztrófának a realizálása, amelynek lehetőségére a főváros földalattijának legtöbb állomását a hidegháború éveiben felkészítették. Ahogyan azt a címbeli dátumok is jelzik, a nem túl távoli jövőben járunk, nagyjából két évtizeddel azt követően, hogy Moszkvában megszólaltak a végítélet eljövételét köszöntő légvédelmi szirénák, és az elbizakodott emberiség fejére atomtöltetek formájában hullott vissza oppenheimeri büszkesége. Az ismeretlen okokból kirobbant nukleáris holokauszt csak néhány tízezer embernek kegyelmezett, akik a romhalmazzá lett főváros alatti metróban meghúzódva próbálják újjáépíteni atomokra hasadt megszott valóságukat, létrehozni egy föld alatti metropoliszt. Mintha csak Kinyezs (az orosz hitvilág tóba süllyedt mesés városának) egy siralmas utánzata elevenedne meg, amely mitikus eredetijével szemben már nem fog Krisztus második eljövetelekor a felszínre emelkedni – bár a kinyilatkoztatás már rég megtörtént, a Moszkva helyén elterülő sugárzó romsivatagban azonban a Megváltó helyett eddig csak torz mutánsok és egyéb darwini rémálmok mutatkoztak, amelyek közül az évek során ráadásul több is keresztüljutott a földalatti hermetikusan záródó acélkapuin. A korábban csak átutazásra használt metró tehát utolsó mentsvárrá vált, amely folyamatosan ostrom alatt áll ugyan, de legalább biztosítja a mindennapos túlélésért küzdő lakosságának a nyomor egyfajta otthonosságát: az állomások levegőjét és szennyezett esővizét szűrőberendezések tisztítják, a fekáliával trágyázott alagutakban gombák hada sokasodik, a pislákoló neoncsövek alatt pedig hullafehér malacok dagonyáznak a szép új világ mocskában.

A föld alatti roncsbirodalom működését azonban nem csupán az anyagi javak szűkössége, valamint az alagutak sötétjében kóválygókra rendszeresen lesújtó szörnyetegek serege nehezíti meg, hanem az állandósult belviszályok is, folyamatosak ugyanis az összecsapások a különálló városállamokká fejlődött, saját gazdasággal és világnézettel rendelkező megállóhelyek között: a vörössel jelzett vonalon megalakult Intersztacionálé lakói például a lenini „szovjethatalom plusz villamosítás” lözong jegyében igyekeznek a sötét metrórendszer egészébe eljuttatni a kommunizmus fényesebb jövőjét, míg a Negyedik Birodalom nevű államsegélytess golyóval a fejében veti ki magából az alacsonyabb rendűnek ítélt egyedeket. Mintha csak a holtpontra jutott történelem ismételtetné kényszeresen legborzasztóbb szakaszait. A metró makrokozmoszának korábbi dinamikus mozgása céltalan, örök körforgásra degradálódott: a haladás és a változás csalóka illúziójára, amelyet az önmagába zárt földalatti befagyott pokolidejének halovány remegése generál. Ebben az alvilági káoszban indulnak útjukra a regények egymástól igencsak eltérő jellemű hősei, az élete nagyobbik részét a föld alatt töltött huszonéves Artyom (*Metró 2033*), valamint a korábban metróvezetőként dolgozott agg Homérosz (*Metró 2034*), hogy a sötét járatok legkülönbözőbb akadályait leküzdve megmentsék a lassanként nekropolisszá váló földalatti lakóit: a Moszkva sugárfertő romjai között pulzáló meghatározhatatlan rettenetnek ugyanis minden korábbinál veszélyesebb sejtjei, „feketéknak” nevezett lények (*Metró 2033*) és egy gyógyíthatatlan betegség kórokozói (*Metró 2034*) szivárognak be a földalatti törény ökoszisztémájába.

Bár a mágikus realizmus, a sci-fi, a horror, az ifjúsági regények, de még az orosz népmesék világából is merítő *Metró*-könyvek között jelentős eltérések mutatkoznak, annyi bizonyos, hogy egy olyan koherens, aprólékosan kidolgozott prózavilág bontakozik ki bennük, amelyben a cselekmény elsősorban nem az idő, hanem a tér horizontján zajlik: már a regénycímek évszámai is csak jelképes szereppel bírnak ebben a jövő nélkül maradt, a katasztrófa bekövetkeztének pillanatához láncolt föld alatti félelemben. A hangsúly tehát a történetek csaknem kizárólagos helyszínén, a moszkvai metróon van, és Glukhovsky kétségtelenül hatékonyan aknázza ki annak fentebb taglalt prózai lehetőségeit. A *Metró 2033* és folytatása egyaránt remekül vegyíti – igaz, más-más arányokban – az akció-horror jegyében zajló történéseket és a kvázi-filozófikus elmélkedéseket: mivel mindkét történet szinte összes fontos karaktere valahol egy gázálarc mögé rejtett, kalasnyikovval felszerelt Dosztojevskij-hős, így nem meglepő, hogy a sötét metróalagutakban nemcsak halálsikolyok és lövések visszhangzanak, hanem a történelem, Isten és a szabad akarat mibenlétét taglaló „átkozott kérdések”

is. Az angolszász negatív utópiák gyakran megfigyelhető felszabadult erőszakossága egyesül itt az orosz disztópiákra jellemző szellemi kiútkereséssel, amit azért is érdemes ezen a ponton külön kiemelni, mert ez a mindkét kötetben remekül működtetett kettősség együtt jár a metró térkon-

18 cepciójának eltérő alkalmazásmódjaival.

Az angolszász tömegirodalom legtöbb metró-történetéhez hasonlóan a *Metró*-regények szűkös járatai és állomásai tehát részben a félelemmel teli atmoszféra megteremtését szolgálják. Szerzőjük a legkülönbözőbb borzalmakkal népesíti be a vaksötét járatokat, a moszkvai metró posztapokaliptikus bestiáriumában a patkányok mindent felzabáló armadája ugyanúgy megtalálható, mint a holttestekből táplálkozó mutáns torzszülöttek, vagy egy Kreml alatt tanyázó agy mosó biomassza – utóbbi támadása egyébként az egyik potenciális áldozatot arra a gunyoros belátásra ösztönzi, hogy Oroszország hatalmi centrumában láthatóan minden maradt a régiben. Mindezek alapján talán érthető, miért is készülhetett a könyvekből két népszerű számítógépes lövölde (*Metro 2033*, *Metro: Last Light*), mindazonáltal fontos leszögeznünk, hogy a rettegés zsigeri szintjét boncolgató, a borzalmakat nyíltan exponáló mainstream horrorfilmeket és a trashkultúra celluloidszörnyetegeit egyaránt felidéző megoldások mellett Glukhovsky ügyesen játszik el a félelem pszichológiai aspektusaival is. Szuggesztív leírások tömkelege közvetíti az olvasó felé a fullasztó járatok keltette klausztrófó hangulatot, részletezi az áthatolhatatlan feketeségben araszoló karakterek fejében dolgozó pánik hatásmechanizmusát. Említsük meg, hogy ez a lovecrafti „kozmosz rettenettel” közeli rokonságban álló „alagúti szony” sokkalta messzebbre vezet az adott szereplő fenyegetettségénél, hiszen olyan természetfelettel határos létformák váltják ki, amelyek nem csupán az eljövendő evolúciós túlélőversenyeken teljesítenek majd továbbra is jobban az embernél, hanem – ahogyan arra mindkét regényben több utalás is található – már jóval a világot letaroló katasztrófa előtt is aktívan tevékenykedtek Moszkva földjében, vagyis az antropocentrikus világképeken nyugvó szellemi kultúra helytállóságát nemcsak a távoli jövőre vonatkozóan, hanem úgy mond visszamenőlegesen is érvénytelenítették.

A *Metró*-regények zsúfolt állomásokon tengődő szereplőinek alap tapasztalata tehát az állandósult kilátástalanság érzete – ez azonban már a jövő romos metrójának újabb, a felszíni ijesztgetésnél mélyebb rétegeibe vezet át minket. Az emberiség feleslegességének hosszú távon viselhetetlen tapasztalatára adott ellenreakcióként Glukhovsky földalattijának lakói különböző politikai, vallási és mitikus elképzeléseket (újra)teremtve próbálják céltalan kálváriájukat feldolgozni, vagyis a világvégi állapot szenvedéseit egy jelentéssel bíró narratívába rendezve értelmezni. Glukhovsky földalattija leginkább a *Metró*-regényeknek bevallottan előképül szolgált *Piknik az árokparton* című

kisregényének Zónájához válik hasonlóvá: a Sztrugackij testvérek világhírű novellájának misztikus körzetét idézően kiszámíthatatlan hely, amely a remény és a pusztulás lehetőségét egyaránt magában foglalja, még ha utóbbi a világvége utáni kiindulópont miatt valamivel szembeötlőbbnek tűnik is. A metróalagutak szűk terében egymás mellé kerül tehát a jövő 19 pszeudo-Oroszországnak minden zavaros eszméje, amelyek között nem nehéz felfedeznünk napjaink néhány aggasztó tendenciáját is: erős naivitás volna ugyanis a korábban már említett Negyedik Birodalmat pusztán a régmúltra emlékeztető kitalációnak tekintenünk, amikor moszkvai neonácik a közelmúltban egy „Fehér Metrókocsi” névre keresztelt akció keretében szervezetteren nekiestek a földalatti nem fehér orosz utasainak – csak hogy egy moszkvai metróhoz kapcsolódó esetet idézzünk. Glukhovskytól persze tudhatóan nem áll távol az erős aktuálpolitikai töltettel rendelkező bíráló (ezt legutóbbi, *Orosz népellenes mesék* című kötete is jól mutatja), mindazonáltal a *Metró*-könyvek disztópikus társadalomkritikája legtöbbször inkább a humor és a játékoság, és nem az aktuális közéleti eseményre való rájátszás mentén zajlik. Különösen jellemző ez a könnyedség a *Metró 2033*-ra, amelynek főszereplője (a folytatás sokat tapasztalt Homéroszával szemben) alig rendelkezik történelmi ismeretekkel, ezért egy olyan sajátos nézőpontot, egyszerűen naiv és érintetlen perspektívát képvisel, amely ösztönösen rátapint a múltból örökölt eszmék fonákjára, miszerint a posztapokaliptiszis szörnyeinek gyűrűjében az utópikus kérdésfelvetések egyszerűen égetően aktuálisak és nevetségesek. Artyom például teljes értetlenséggel fogadja az egyháziak irányította állomásokon az ott hirdetett tanítást, hiszen az semmit sem mond a fej nélküli mutánsokról, de ugyanolyan csodálkozással hallgatja azt az emlékezetes mendemondát is, miszerint sátánista csoportok a metró a Pokol tornácának hiszik, és mielőbb le akarnak jutni annak legmélyebb bugyraiba rabszolgákkal, ezért hatalmas vermet ásatnak – megidézve ezzel Andrej Platonov *Munkagödör* című írásának Oroszország sírját vájó alakjait. Fontos azonban kiemelnünk, hogy Glukhovsky nem csupán az eddig említett, a moszkvai földalatti szimbolikájában benne rejlő politikai ideológiákat és vallásos meggyőződéseket bújtatja mágiikus köntösébe, hanem a földalatti korábban említett városi legendáit is, majd ezeket társítja saját fantasztikus meséivel. Jó példája ennek, amikor az első regényben megnyílnak a sikeresen felkutatott „Metró 2” kapui, amelyek mögött azonban nem a katasztrófát átvészelt politikai elit prominens tagjai, hanem primitív kannibálok lakoznak, akik úgy hiszik, ősi szörnyistenük, a „Nagy Féreg” rágta ki a metró alagútjait és teremtette meg az embert – és a jövő csaknem felismerhetetlenségig mutálódott Oroszországában ez a bizarr eredetmítosz sem mondható nagyobb ostobaságnak bármely másíknál.

Ebben a burjánzó mitológiában merülnek el tehát hőseink hanyatt-
tott odüsszeiájuk során, a világvégi metró egyszerre ijesztő és csodás hitvi-
lága pedig ellentétes érzelmeket kelt bennük. Artyom például belátja, hogy
a széthullott valóság egyik abszolút érvényűnek kikiáltott mesternar-
20 ratívája sem jobb a másíknál, ezért inkább saját küldetését teszi meg
a maga privát mítoszának: a földalatti labirintusában haladva Ariadné
fonalaként követi egyre erősebb meggyőződését, hogy életének szüzskéje van.
Apró érdekesség, hogy a *Metró 2033* egy korai verziójában a főszereplő már-
már posztmodern önreflexiónak is beillő öntudatra ébredése nem tartott
volna sokáig, elbizakodott hősünket eredetileg ugyanis idejekorán megölte
volna kósza golyó. Mindazonáltal így is meglehetősen nyomasztóra si-
került a regény végjátéka, amely a korábban domináló föld alatti terekkel
szemben egy magaslati ponton tetőzik: Artyom az Osztankinói tévétoronyból
szemléli a történelem újabb önisméltódását, a „feketékre” hulló rakéták be-
csapódását, ekkor döbbenve rá, hogy valójában bábél tornyából bámépszkodik
– saját sorsszerűségének megnyugtató metapozíciójából letekintve ugyanis
mindaddig félreértelmezte az ismeretlen lények küldte jeleket, akiknek kiir-
tásával a túlélők vélhetően utolsó esélyüket semmisítették meg. Hasonlóan
kétes értékű sikerrel zárul Homérosz küldetése is, aki Artyommal ellentétben
nem az egyes események háttérében íródó metaregény kiválasztott fősze-
replőjének, hanem szerzőjének tekinti magát: ókori névadójának mintájára
eposzt próbál írni, vagyis a metró szájhagyomány útján terjedő meséit össze-
gyűjtve éa lejegyezve maradandó formába önteni, céllal felruházni a világvé-
ge utáni történelem kaotikus körforgását.

Zárásként úgy hiszem nyugodtan leszögezhetjük, hogy épp ilyen mo-
dern mítoszokat keresgélő krónikás maga Dmitry Glukhovsky is, aki nem csu-
pán a moszkvai metró legendáriumának talán legemlékezetesebb történeteit
alkotta meg, de új lehetőségeket is nyitott annak további bővítése előtt.
A *Metró*-kötetek megérdemelt sikere életre hívta a jelenleg negyvenedik kö-
teténél tartó *Metró 2033 Univerzum* sorozatot, amelyben immáron új démi-
urgoszok, orosz, olasz, kubai és brit származású szerzők formálják át saját
hasonlóságukra Glukhovsky prózavilágát, jutnak el saját városuk metróalag-
útjain keresztül a jövő posztapokaliptikus víziójához. Glukhovsky *Metró*-köny-
veinek leleménye tehát abban foglalható össze, hogy egyrészt ügyesen
megismélik a földalatti térbeli sajátosságait régóta izgalmas horror-akciók-
ban kamatoztató nyugati pop-tradíció legjobb pillanatait, másrészt pedig
korábbi orosz disztópikus regényekhez kapcsolódva szabad játékot folytatnak
a moszkvai metró egyedülálló (ellen)utópikus gondolati háttérével, ezzel
rendkívül szórakoztató, de emellett akár komolyabb belátásokra és további
kérdé felvetésekre is sarkallható 21. századi mítoszokat eredményezve. Hogy
dereng-e legalább valami halovány neonfény a legtöbbször vakvágányon

zakatoló élet metróalagútján végén, arra természetesen Glukhovsky könyvei sem adhatják meg a választ; beérik azzal, hogy előzékenyen figyelmeztetnek: ha „alagútiszonyunkba” belefáradva végül utópikus ideák ragyogásával kényszerülünk bevilágítani elménk sötét tekervényeit, úgy érdemes felkészülnünk arra, hogy nemcsak varázslatos világok árnyéka vetülhet 21 koponyánk falára, hanem megnevezhetetlen borzalmaké is.

