

Danuta Jastrzębska-Golonka

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

Transport jako jeden z elementów kreujących kulturową przestrzeń miasta w powieści Doroty Terakowskiej *Ono*

Różnorodne próby definiowania kultury najczęściej opierają się na przekonaniu, że człowiek funkcjonuje w dwóch światach: w świecie naturalnym i kulturowym, a każdy z nich rządzi się swoimi zasadami (Szarota 2006, 43). Te przestrzenie bytowania człowieka można uszczegółowić o świat techniki, gdyż jej rozwój w znaczący sposób wpływa na naturę i kulturę, a ich interakcje od zawsze fascynowały artystów. Pisarz epoki romantyzmu, Hans Christian Andersen, poświęcał im obszerne fragmenty swoich utworów (a nawet całe teksty), łącząc racjonalizm technicznej nauki z metafizyką poezji. Szczególnie podziwiał możliwości nowoczesnej (jak na jego czasy) komunikacji (*Wielki wąż morski* opowiada o umożliwiającym szybkie przekazanie informacji¹ transatlantyckim kablu telegraficznym położonym na dnie morza – Andersen 2006, III/290-297) oraz transportu, widząc w nim szansę dla muzyki poezji nowego stulecia, która:

Przyjedzie w pewien piękny wiosenny poranek na smoku lokomotywy, pędząc z szumem pod tunelami i po wiaduktach, albo na grzbiecie dymiącego delfina przez miękkie i groźne morze, albo powietrzem, na skrzydłach ptaka Montgolfierów², i zejdzie na ląd w kraju, z którego jej boski głos po raz

¹ „Przez kabel telegrafu przysła od Fryderyka wiadomość, gdy wsiadał na okręt w Anglii. Szybciej niż list, choćby posłańcem były lecące chmury, przyszło pozdrowienie z Ameryki, gdzie Fryderyk zszedł na ląd; było to zaledwie kilka godzin wcześniej” (*Pradziadek*, Andersen 2006, III/268).

² Bracia Joseph Michel i Jacques-Étienne Montgolfierowie byli wynalazcami balonu wznoszącego się dzięki ogrzanemu powietrzu (1783 r.).

pierwszy pozdrowi ludzki ród (*Muza nowego stulecia*, Andersen 2006, II/386).

Transport XXI wieku stanowi niezbywalny element kulturowej przestrzeni miasta, zaś przestrzeń w dziele literackim to jego stały element strukturalny, wchodzący w obręb świata przedstawionego. Jak każdy jego składnik, jest w nim osadzona bezpośrednio (np. gdy staje się przedmiotem opisu) bądź pośrednio. Ukazuje się wtedy albo w kategoriach ogólnych, albo w konkretnym ukształtowaniu (Głowiński, Kostkiewicz, Okopień-Sławińska, Sławiński 1998, 251). Może być rozpatrywana przez pryzmat pól semantycznych narastających wokół określeń przestrzennych (świadczących o daleko idącej indywidualizacji świata przedstawionego lub wpisujących ten świat w konteksty środowiskowe, religijne czy historyczne) bądź – jako element rzeczywistości przedstawionej w dziele – może być wiązana z kulturowymi wzorami doświadczenia przestrzeni, archetypicznymi uniwersaliami, a także interpretowana przez pryzmat filozoficznej refleksji na temat przestrzeni. Przedmiotem analizy „przestrzeni” jako elementu świata przedstawionego mogą być również relacje przestrzenne zachodzące między poszczególnymi elementami świata przedstawionego lub między zdarzeniami jako podstawowymi jednostkami fabuły utworu epickiego (http://www.edupedia.pl/words/index/show/528350_sloownik_wiedzy_o_literaturze-przestrze_w_literaturze.html, dostęp: 10.08.2015). Tematem niniejszych rozważań będzie transport jako jeden z elementów kreujących kulturową przestrzeń miasta w powieści Doroty Terakowskiej *Ono* (2012; por. też: Jastrzębska-Golonka 2016).

Akcja utworu rozgrywa się głównie w trzech polskich miastach: nienazwanym małym miasteczku powiatowym na południu Polski (z którego pochodzi młoda bohaterka, Ewa), Warszawie oraz Krakowie, a także na trasach pomiędzy nimi. Młoda dziewczyna, która na skutek gwałtu zaszła w ciążę i stanęła przed wyborem: dziecko czy aborcja, podróżuje po kraju, by odnaleźć ojca dziecka, ale przede wszystkim po to, by przekonać siebie i „ono”, że otaczający ich świat jest na tyle wartościowy, by dziecko chciało w nim żyć.

Analiza materiału językowego wyekscerpowanego z przywołanego źródła pozwoliła na określenie kilku kręgów tematycznych związanych z polem semantycznym kluczowego pojęcia: transportu.

Miejskie środki transportu

Głównymi środkami transportu w miastach są tramwaje i autobusy, ale o ile te drugie funkcjonują zarówno w dużych, jak i małych miastach, o tyle

tramwaje, ze względu na swoje uwarunkowania techniczne, są typowe dla miast dużych i właśnie ta dystynktywna cecha staje się wyznacznikiem wartości miejskich aglomeracji, a pośrednio także – życia ich mieszkańców:

mogłabyś być inżynierową czy doktorową, wyjechać z tego przekłętego miasta i zamieszkać tam, gdzie jeżdżą tramwaje i gdzie sklepy są trzy razy większe niż u nas (Terakowska 2012, 132); Ewa [...] jest ładna. Musi mieć szansę. Musi stąd się ruszyć... uciec gdzieś, gdzie po ulicach jeżdżą tramwaje i ludzie nocą wkładają zatyczki do uszu, by zasnąć, bo miasto żyje, a nie tak jak tu, umiera codziennie i bez końca, takie szare i byle jakie (Terakowska 2012, 34); Wtedy przynajmniej wie się, że miasto żyje też nocą, nie takie jak nasze, które śpi nawet w dzień (Terakowska 2012, 409).

Marzeniem mieszkańców, a zwłaszcza młodych dziewcząt i ich matek jest wyjazd do dużego miasta („Tramwaje. [...] Marzenie mojej mamy: prawdziwe miasta to takie, w których nocą budzi ludzi stukot tramwajów” – Terakowska 2012, 312). W tym ujęciu *duże* oznacza także *prawdziwe* – w przeciwieństwie do małych, nieprawdziwych, bowiem będących tylko namiastką miejskiej aglomeracji, jej ruchu i rozmachu. Tę prawdziwą przestrzeń wyznaczają tramwaje, a zwłaszcza ich całodobowy hałas (zresztą iluzoryczny – bowiem w rzeczywistości nocne tramwaje jeżdżą tak rzadko, że nie są przyczyną bezsenności mieszkańców, co Ewa miała okazję zauważyć: „tramwaje w nocy też spały” – Terakowska 2012, 409).

Tramwaj funkcjonuje tu jako symbol, który staje się podstawą tworzenia indywidualnej świadomości i obrazu rzeczywistości, w tym obrazu samego siebie (Nęcki 1998, 150) oraz uwarunkowań społecznych i interpersonalnych kreujących obraz jednostki, a także stwarzający go system wartości. Komponentami idealnego obrazu są tutaj – uosabiający spełnienie marzeń wyjazd z rodzinnego miasteczka oraz własny samochód:

Dziś sylwester, wszystko może się zdarzyć. Ktoś powie: *Jedziemy, bierz walizki*. Warszawa... A może jeszcze dalej? Zagranica? I potem pojawię się tu, czerwonym autem, odwiedzić rodziców, a wszyscy skręcą się z zazdrości (Terakowska 2012, 33); Może znajdę się kiedyś na prawdziwej autostradzie, we własnym szybkim aucie (Terakowska 2012, 237).

Auta, zwłaszcza w czerwonym kolorze i mknące po autostradzie jako symbole luksusu i lepszego życia, przeciwstawiane są – na zasadzie semiotycznej opozycji – biedzie i małomiasteczkowej wegetacji młodych ludzi.

Taki obraz generuje opis **autobusu**, który wozi młodzież na dyskotekę: „Wiadomo, że kto do niego wsiada, jedzie tylko tam, więc autobus przesiąkł

zapachem tanich dezodorantów, mydełek Fa i Palmolive, ostrym potem chłopców, wyziewami piwa i benzyny” (Terakowska 2012, 41). Zapach pojazdu (tanie dezodoranty, ostry pot, wyziewy piwa) w negatywny sposób charakteryzuje młodych mieszkańców miasta (zwłaszcza w aspekcie kulturowym: wskazuje bowiem poziom ich higieny, możliwości finansowych oraz dokonywanych wyborów i upodobań), ale wypukla też inny, dużo głębszy problem – egzystencjalny:

Najmocniejszy jest zapach adrenaliny, ta niepowtarzalna mieszanka złudzeń, marzeń, rozczarowań i nadziei. Zwłaszcza dziś, gdy właściciel autobusu zawiesił w środku kilka kolorowych balonów, a maskę ustroił serpentynami, które przypominają, że to nie jest dzień jak co dzień – ale sylwester. I nie zwykły sylwester, ale sylwester przełomu, wiodący nie tylko w nowy rok, ale także w nowy wiek (Terakowska 2012, 41).

Młodzi ludzie pragnący wyrwać się z bylejakości marzą o nowym początku swojego życia, spełnieniu, które może przynieść – niczym dobra wróżka – nowy wiek. Może właśnie dlatego nie zauważają, bądź nie chcą zauważać, symboli swojego miernego bytu: „Nikt nie patrzy na zdarte siedzenia z dermy, na wulgarne napisy i obsceniczne rysunki oblepiające zewnętrzne i wewnętrzne ściany, na czarną od brudu podłogę” (Terakowska 2012, 41). Negatywnie wartościowane semantycznie związki frazeologiczne (zdarte siedzenia z dermy, wulgarne napisy, obsceniczne rysunki, podłoga czarna od brudu) konotują przestrzeń kulturową jednoznacznie nacechowaną: bieda, beznadziejność, prymitywizm. Czy podróż takim środkiem transportu może być realizacją marzeń? Czy daje szansę na lepszą przyszłość i wyrwanie się z tego społeczno-kulturowego bagna, które wciąga coraz głębiej? Czy jest to droga do szczęścia? Dziewczęta uważają, że w autobusie nie ma nikogo, kto byłby przepustką do raj:

Ten obskurny pojazd jedzie z ich miasta, więc ci chłopcy się nie liczą (Terakowska 2012, 43). Nadzieja jedzie szosą z drugiej strony, od Krakowa, Tarnowa, Przemyśla, [...] jadą nie tylko autobusy, ale i samochody z Prawdziwymi Facetami. Takimi, którzy nie noszą w kieszeniach zmiętych banknotów, z trudem uciulanych na tę okazję – ale prawdziwe portfele ze skóry (Terakowska 2012, 430).

Wielka litera jest ortograficznym wykrzyknikiem podkreślającym ocenę i oczekiwania dziewcząt, a wyznacznikiem prawdziwości mężczyzny, jego wiarygodności i stabilności finansowej okazał się skórzany portfel. I nie ma znaczenia, że w opinii dorosłych, zwłaszcza matek, nie są to osoby godne za-

ufania: „Tam zjeżdża złe towarzystwo. Z całej okolicy. Nawet z Krakowa, Tarnowa i Warszawy. [...] Szukają okazji. Ty się pilnuj, Ewa [...]” (Terakowska 2012, 33). Mimo przestróg – przystojni, choć nieznani dziewczynie mężczyźni zwyciężają z okolicznymi chłopakami. Rzeczywiście są przedstawicielami dużego miasta i zupełnie innej kultury:

wszystkie dziewczyny wodzą za nimi oczami. Wyróżniają się ubiorem, nonszalanckim zachowaniem i taksującym wzrokiem, z jakim obserwują dziewczyny. Rzadko tańczą, ale robią to świetnie, inaczej niż miejscowi. Prawie nie rozmawiają. [...] wychodzą wcześniej, robiąc wrażenie znudzonych, ale często zabierają dziewczyny do samochodu. – *Mnie nie zaproszą* – myśli Ewa (Terakowska 2012, 46).

Niestety – zaprosili, po czym brutalnie zgwałcili w zielonym renault i wyrzucili z samochodu w jej miasteczku. Marzenia legły w gruzach.

Symbolem ruiny innych marzeń jest specyficzny środek miejskiego transportu: **wóz meblowy**. Matka Ewy, o dużo niższym potencjale intelektualnym i kulturowym niż jej mąż, pianista (który na skutek wypadku doznał nieodwracalnego urazu ręki i musiał zakończyć karierę), postanowiła sprzedać jego fortepian, by zdobyć środki na remont domu. Po instrument przyjechał wóz meblowy z ekipą:

Trzech facetów walczyło z fortepianem. – K...a, kto takie coś wymyślił – zaklął jeden, patrząc z wyrzutem na Jana [...]. – Ostrożnie, tak nie wolno. Rozstroicie go. On jest... bardzo czuły – powiedział, widząc jak fortepian wali o bruk, słysząc jak struny jęczą [...]. Wóz meblowy odjechał, a Jan wszedł do domu, z którego zniknęła ostatnia część jego szczęśliwego życia (Terakowska 2012, 78).

Trudno oprzeć się skojarzeniu z Norwidowskim fortepianem Szopena i sięgającym bruku ideałem, jednakże we współczesnej wersji dramatu rolę tamtego bruku przejęła ciężarówka przewożąca meble, a carskich żołdaków – robotnicy. Sztuka stanęła w opozycji do prozaicznego meblowego wozu, który wywioził w nieznanne marzenia, zrujnował i zdewaluował szeroko pojęte piękno.

Pojęcie piękna wiąże się często również z obrazem samochodu. Zielone renault wydawało się dziewczętom z małego miasteczka piękne – zwłaszcza w porównaniu z miejskim autobusem, ale czy auta można oceniać w takich kategoriach? Jaką funkcję pełnią one w przestrzeni miasta?

Samochody

Ewa, obserwując pędzące auta, „zastanawiała się, jak mogła zachwyć się kiedykolwiek tamtym zielonym renault. Mechaniczne, kolorowe pudła śmigły tu podobne do siebie, dziwnie niezgrabne, brzydkie i smrodliwe, pełne nieprzyjemnego warkotu” (Terakowska 2012, 240). Brzydota odczuwana przez dziewczynę, przemawiała do niej prawie wszystkimi zmysłami. W przestrzeń miasta wbijały się żelazne stwory, niszcząc romantyzm przemieszczania się, ceniony przez artystów:

świat pozbawiony [...] lekkości i dumy [balonów – wyj. D.J.G.], zapchany kolorowym żelastwem wypełniającym ulice wielkich metropolii, a nawet jej niewielkiego miasta (Terakowska 2012, 240-241); tylko ludzie mogli stworzyć coś tak nieporadnego. Całkiem inaczej wygląda spadająca gwiazda. Ryba pływająca w jeziorze. Ptak lecący w powietrzu. Ładniejsze są pociągi, bo przypominają gąsienice, samoloty – bo wzorowane są na ptakach; łodzie, bo naśladują ryby (Terakowska 2012, 240).

Andersenowska muza poezji nowego stulecia dotarła do nas zatem pociągiem, samolotem lub łodzią, ale na pewno nie samochodem, który jest *mechanicznym, kolorowym pudłem; niezgrabnym, brzydkim, smrodliwym, warkoczującym żelastwem* niepodobnym do żadnego tworu natury i pozbawionym jakiegokolwiek poetyckości. Wszelkie leksemy opisujące auta są negatywnie wartościowane, co w kategoriach estetycznych i ekologicznych stawia je wśród desygnatów najbrzydszych i szkodliwych dla otoczenia.

W dodatku mają destrukcyjny wpływ na ludzi:

Dlaczego ludzie licytują się, czyje z tych pudeł jest droższe i lepszej marki, dlaczego siedząc w nich, czują się lepsi od innych, skoro jadąc nimi, wydają najgorsze zapachy świata, a wysiadają niezgrabni i spoceni, w pomiętych ubraniach, przesiąknięci paskudną wonią spalin? (Terakowska 2012, 240).

Samochód, jak się okazuje, nie wpisuje się w pozytywnie wartościowaną przestrzeń kulturową miasta i świata, postrzegany jest jako destruktor systemu aksjologicznego człowieka i swoiste kuriozum łamiące prawa logiki i racjonalnego działania.

Niezwykle ciekawą kwestią jest postrzeganie samochodu z punktu widzenia płci. Dla kobiety nie stanowi on specjalnej wartości:

Przeciętna kobieta odróżnia samochody po kolorach, na ogół nie zna ich marek, nie odczuwa tej potrzeby i nie potrafi zrozumieć, dlaczego jedna marka ma być lepsza od drugiej. Przeciętna kobieta robi prawo jazdy i dzieli

samochód na sprzęgło, gaz, wajchę zmiany biegów, przyciski świateł. Wszystko to są dla niej tylko narzędzia. Tak jak sam samochód. Wozi się nimi zakupy, dzieci, psy, babcię, jedzie się do pracy i do domu, do kina i na wakacje (Terakowska 2012, 358).

Biorąc pod uwagę wcześniejsze refleksje Ewy, można też dodać, że jest samochód dla kobiety wyznacznikiem pozycji społecznej, czasem – i tu powraca kwestia koloru, zwłaszcza czerwonego – symbolem luksusu, jakim w marzeniach otacza się w swojej przyszłości. Warto podkreślić, że semantyka czerwieni jest wyjątkowo bogata, ale ze względu na przywołane wcześniej priorytety dziewczyny należy zwrócić uwagę zwłaszcza na jeden element. Otóż cesarze rzymscy do purpury jako symbolu władzy dodali znaczenie luksusu i bogactwa, bowiem technika uzyskiwania barwnika purpury należała do bardzo drogich. Uważa się, że niektóre purpurowe tkaniny były warte w złocie tyle, ile same ważyły, dlatego w cesarstwie rzymskim purpurę tradycyjnie rezerwowano dla domu cesarskiego i członków arystokracji (Chanel, Simarro 2008, 203). Wiązanie zaś purpury z władzą i bogactwem stało się toposem, który tradycyjnie pojawia się tam, gdzie mowa o lepszym życiu i dostatku, dlatego to nie marka samochodu oznacza dla kobiety luksus, lecz czerwona barwa. Dzieje się tak między innymi z tego powodu, że:

kobieta prawie nigdy nie utożsamia się ze swoim samochodem. Stanowią dwa oddzielne jestestwa. Dlatego kobiety tak często nie pamiętają [...] gdzie go zaparkowały, bo auto nie jest czułą częścią ich samych (Terakowska 2012, 358).

Zupełnie inaczej ma się sprawa w przypadku mężczyzn:

Dla mężczyzny samochód to jego niezbywalna część. Cierpi, gdy ta część jest marna, kiepskiej, czy nawet średniej marki, a chełpi się, gdy wszyscy widzą, że jest nowoczesna i cenna. Mężczyźni myślą, [...] że ich wartość rośnie wraz z wartością samochodu (Terakowska 2012, 358),

ponieważ „Auto to przedłużenie faceta” (Terakowska 2012, 357). Takie założenie było źródłem metonimii, która pojawiła się w wypowiedzi „Tirówki”:

zamykam oczy i kopuluję z fordem transitem, z mazdą, bmw albo z volkswagenem. Staram się nie czuć, że cuchnie benzyną, ropą, własnym potem i marną wodą toaletową, nawet gdy jest to woda dobrej jakości (Terakowska 2012, 359).

„Tirówki” są specyficznym „elementem” kulturowej przestrzeni miasta: wywodzą się z kręgów ulicznych prostytutek, ale rozwój transportu spowodował

wał specjalizację usług związanych ze specjalnym miejscem pracy: są to rejony szos i autostrad położonych poza miastem, a klienci to podróżujący tymi trasami kierowcy, zwłaszcza tirów, stąd neologizm wyróżniający tę grupę spośród wszystkich tzw. pań lekkich obyczajów:

Stały wzdłuż autostrady, niezdalnie kolorowe i rozstawione prawie tak równomiernie jak drzewa. Co drugie, co trzecie auto zwalniało na ich widok – i Ewa zrozumiała, że w tej feerii barw jest metoda: tirówki musiały przebić upierzeniem jarmarczne reklamy (Terakowska 2012, 237).

Ironiczne sformułowanie *przebić upierzeniem* oraz negatywnie wartościujące *niezdalnie kolorowe* wskazują jednocześnie na to, że obok bogactwa barw w ich ubraniach dominuje krzykliwość, kiczowatość form i brak elegancji, które stają się cechami dystynktywnymi powodującymi ich jednoznaczną rozpoznawalność w kulturowo-społecznej przestrzeni miasta-niemiasa. Miejsce pracy tych „kolorowych ptaków” to osobny temat do rozważań w związku z tytułowym zagadnieniem.

Autostrada

Autostrada w potocznym rozumieniu traktowana jest (zwłaszcza przez Niemców) jako symbol wolności, co wynika z przepisów ruchu drogowego umożliwiających rozwijanie na niej dużych prędkości. W powieści Terakowskiej nierozzerwalnie związana jest z miastem i niesie nieco inną symbolikę.

Babcia Ewy wspomina:

gdy jechaliśmy kiedyś [...] autostradą do Amsterdamu, miasto błyszczało z daleka tak, że wydawało się, iż rozciąga się nad nim wielka, różowa kopuła pełna światła. Myślałam, że jestem gdzieś w kosmosie i zbliżam się do obcej, nieznannej planety. A autostrada grała silnikami samochodów jak cała orkiestra. I brzmiała jak Wagner (Terakowska 2012, 235).

Autostrada przyjęła rolę punktu widokowego, z którego można podziwiać miasto tak piękne i zjawiskowe, że sprawia wrażenie innej planety. Niezwykłość miejsca podkreślają dźwięki, przypominające muzykę Wagnera i to nie tylko na holenderskiej autostradzie. W Polsce również śpiewa ona „głosem setek trąb i trąbek”, ale „gra koncert pełen dysonansów i zgrzytów” (Terakowska 2012, 238), nie gra:

jak orkiestra silnikami samochodów. Te silniki huczały, wyły, warczały i Ewa nie słyszała w nich żadnej przyjaznej melodii. [...], a miasto nie wyglądało z oddali jak świetlista, różowa kopuła. [...] Jej mętne, choć piękne

wyobrażenie o autostradzie uratował kierowca autobusu: *To nie jest prawdziwa autostrada, tylko zwykła dwupasmówka*, powiedział z pogardą (Terakowska 2012, 236).

Pewnie właśnie dlatego ta fałszywa autostrada – *zwykła dwupasmówka* – „mówi do niej odpychającym, wulgarnym, męskim głosem setek samochodowych silników” (Terakowska 2012, 360), ale dziewczyna się pociesza: „Może znajdę się kiedyś na prawdziwej autostradzie, we własnym szybkim aucie i jego silnik przyłączy się do tej orkiestry, o której mówiła babcia” (Terakowska 2012, 237).

Dźwięki miasta również nie przypominają muzyki: w mieście nie można „wygrać żadnej dającej się rozróżnić melodii; [...] za dużo tu aut, które wszystko zagłuszają. Wśród wizgu, wycia, donośnych miauknięć, sapnięć i pisku wybijają się agresywne sygnały karetek pogotowia i policyjnych aut” (Terakowska 2012, 313). Miasto jest mniej przyjazne dla uszu jego mieszkańców niż autostrada, która czasami potrafi zachwycić. Okazuje się, że dźwięki różnych miejsc w swoisty sposób je charakteryzują: „Drzewa mówią innym głosem niż autostrada, niż duże miasto i niż miasteczko” (Terakowska 2012, 361). Przypisanie miejscom głosów i dźwięków personifikuje je, nadając im dusze i stwarzając specyficzny ranking kulturowych przestrzeni bardziej lub mniej przyjaznych człowiekowi.

Ta ocena jest w dużym stopniu uzależniona od indywidualnych priorytetów:

kilka lat temu do miasta dotarła wieść o budowie w pobliżu autostrady i wzniciła sprzeczne emocje. *Boże, żeby zbudowali ją tak blisko, bliżutko nas, najlepiej, żeby przecięła miasto na pół, wtedy wreszcie zaczęłoby się tu jakieś życie*, mówiła podekscytowana Teresa [matka Ewy – wyj. D.J.G.]. Jan [ojciec Ewy – wyj. D.J.G.] nerwowo śledził we wszystkich gazetach doniesienia o budowie i pewnego dnia z ulgą powiedział przy obiedzie [...]: *Autostradę wytyczają obwodnicą i nas ominie*” (Terakowska 2012, 235).

Podobne zdanie miała babcia: „Nie jest dobrze mieszkać przy autostradzie. [...] Dobrze jest mieszkać u celu autostrady albo daleko od niej” (Terakowska 2012, 236). Racjonalne podejście nakazuje unikać mieszkania w pobliżu ruchliwych ulic i szos, a tym bardziej autostrad, ale według spragnionej wrażeń gospodyni domowej mogłaby ona reaktywować prozaiczną, nudną przestrzeń kulturową małego miasta podobnie jak tramwaj.

Tymczasem autostrada kreuje własną przestrzeń architektoniczną i kulturową. Tworzą ją: trzypasmowe i dwukierunkowe trakty, pełne wiaduktów,

ślimacznic, z szerokim pasem trawy lub z betonową przegradą pośrodku i wysokimi barierami wzdłuż granic. Nie było tam zbyt wielu barów czy moteli, a tylko z rzadka rozsiane, lśniące stacje benzynowe. I nie stały przy nich tirówki (Terakowska 2012, 237).

Betonowa zabudowa przynosi skojarzenia z miastem, ale liczba użytkowych obiektów je wyklucza. Nieobecność tirówek potwierdza różnice klas między autostradą a zwykłą dwupasmówką (uważaną przez niezorientowanych za autostradę), przy której pracowały. Kulturowy obraz dwupasmówki dopełnia jej infrastruktura:

niektóre z tych barów i knajpek były sklecone byle jak, z surowego, ledwo heblowanego drewna, z innych obłaziła stara, byle jak położona farba. Napisy reklamowe ogłaszające „Bar Nonstop”, „Minibar”, „Cafebar”, karczmę „Całusek” lub „Saloon Johnny Nevada” i zachwalające taniość firmowych dań były wykonane po amatorsku, byle jak, zawierały ortograficzne błędy lub kuszyły klientów kiczowatym rysunkiem cycatej dziewczyny o wyszczerzonych w uśmiechu zębach (Terakowska 2012, 238).

Opis nie tylko ukazuje nieestetyczny, odpychający obraz dwupasmowej ulicy, implikuje też inną treść: specyficzny kosmopolityzm, małomiasteczkowy zachwyty Zachodem przejawiający się w nazewnictwie przydrożnych barów. Tylko jeden z przywołanych chrematonimów³ jest polski: *Całusek*, pozostałe wykorzystują elementy języków obcych – łaciny i języka angielskiego. Według Artura Gałkowskiego,

chrematonimy funkcjonujące w otoczeniu kulturowym nie są wyłącznie zwykłymi etykietami dla obiektów, którym pospiesznie nadaje się nazwy, aby je wyeksponować w szumie informacyjnym, zindywidualizować, zapamiętać, stosować w komunikacji. Kodują one stałą informację o nazywanej rzeczywistości, często w przemyślany sposób perswazyjny, mający wiele wspólnego z wytwarzaniem aktu mowy, a więc celem perlokucyjnym (Gałkowski 2011; <http://onomastyka.uni.lodz.pl/subdyscypliny/chrematonomastyka>, dostęp: 5.09.2015).

³ Chrematonimy – nazwa własna obiektu materialnego lub niematerialnego, wytworzonego jako efekt kulturowej działalności człowieka (np. nazwa produktu, usługi, firmy, organizacji, przedsięwzięcia społecznego, wytworu lub wydarzenia artystycznego itd.), (Gałkowski 2012, <http://onomastyka.uni.lodz.pl/strona-glowna/terminologia-polska>, dostęp: 5.09.2015; por. też: Gałkowski 2011, <http://onomastyka.uni.lodz.pl/subdyscypliny/chrematonomastyka>, dostęp: 5.09.2015); tekst powyższego artykułu ukaże się wkrótce drukiem w tomie pt. *Chrematonimia jako fenomen współczesności*, pod red. M. Biolik i J. Dumy w Wydawnictwie Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie.

Zacytowane chrematonimy (dokładniej rzecz biorąc – ergonimy⁴) typowe dla chrematonimii marketingowej, pojawiły się w napisach reklamowych, a jak wiadomo, każda reklama jest aktem komunikacyjnym realizującym głównie trzy cele: wspomniany wyżej cel perlokucyjny (będący dodatkowym, wtórnym oddziaływaniem na odbiorcę; obecnym wtedy, gdy wypowiedź ma wywołać u odbiorcy jakiś efekt, np. reakcję emocjonalną) lub sprawić, że znacznie działać w pożądanym sposób (wykona pewną czynność, np. wejdzie do baru), cel perswazyjny (zachęcenie odbiorcy do działania) i cel informacyjny (poinformowanie o towarze lub usłudze) (por. Dobrzańska, <https://prezi.com/k1btdfwjnef/reklama/>, dostęp: 13.09.2015). Znaczeniem chrematonimu jest wiedza o nazywanym obiekcie, podana w nazwie wprost lub w sposób kodowany i choć przyświeca temu głównie cel marketingowy, wchodzi to w zakres kreatywnego świata komunikacji, w którym przekaz – wpisany w chrematonim – musi być dostrzegalny i skuteczny, dlatego właśnie najlepiej w tej roli wypadają chrematonimy oparte na nazewniczej poetyce kompozycyjnej, desygnujące (wręcz socjotechnicznie) obiekty o charakterze komercyjnym, ale także rozrywkowym i artystycznym, które dodatkowo odpowiadają treściowo panującemu „duchowi czasów”.

Nazwy socjotechniczne zazwyczaj są rejestrowane przez odbiorców lepiej niż nazwy pospolite lub np. kody techniczne (Gałkowski <http://onomastyka.uni.lodz.pl/subdyscypliny/chrematonomastyka>, dostęp: 5.09.2015) i prawdopodobnie właśnie dlatego, kierowani podświadomym imperatywem zdobycia klientów, właściciele barów tworzyli nazwy, które dzięki swej oryginalności zapewniającej niepowtarzalność oraz kulturowemu skojarzeniu z Zachodem, a zwłaszcza (np. „Saloon Johnny Nevada”) ze Stanami Zjednoczonymi (Ziemią Obiecaną dla ubogich Polaków), miały sygnalizować amerykański bądź po prostu zagraniczny klimat lokalu. Artur Gałkowski podkreśla, że jednostka chrematonimiczna może być efektem zabawy słownej, w której stosuje się każdy możliwy chwyt „językowej popkultury”, zarówno intertekstowy (np. poprzez przytaczanie frazeologizmów, sekwencji znanych z języka kultury, polityki, nauki), jak i interjęzykowy (przede wszystkim z nachyleniem do języka angielskiego jako współczesnej *lingua franca*⁵) (Gałkowski <http://onomastyka.uni.lodz.pl/subdyscypliny/chrematonomastyka>, dostęp: 5.09.2015).

⁴ Ergonim – nazwa własna firmy, produktu, usługi, marki, termin używany często w funkcji nazwy handlowej, (Gałkowski 2012, <http://onomastyka.uni.lodz.pl/strona-glowna/terminologia-polska>, dostęp: 5.09.2015).

⁵ *Lingua franca* – w przenośni: wspólny język, umożliwiający porozumiewanie się w międzynarodowym środowisku; określenie stosowane niegdyś do łaciny, obecnie czasem do języka angielskiego (<http://sjp.pl/lingua+franca>, dostęp: 10.08.2015).

Omówione mechanizmy językowego kreowania rzeczywistości szczególnie silnie powinny oddziaływać na kierowców poszukujących chwili wytchnienia i ekspresowego posiłku, zwłaszcza, że czas reakcji takiego odbiorcy (ze względu na prędkość poruszania się) jest bardzo krótki, więc proces odkodowywania naddanych znaczeń ukrytych w nazwach konkurujących lokali musiał być prosty i szybki.

Co prawda, niechlujny wygląd reklamowanych barów w istotny sposób prostował skojarzenia wynikające z bardziej oryginalnych nazw, ale całość tworzyła specyficzną przestrzeń kulturową:

Autostrada meblowała się chaotycznie, choć z energią, jak niezdecydowany posiadacz domu, którego pokoje wypełniają przypadkowo kupione antyki, nowoczesne *dizajnerskie* meble, zużyte rupiecie zgarnięte z wysypiska, a jarmarczność i wielkomięjskość współżyją tu ze sobą jak bliźniaczy bracia (Terakowska 2012, 238).

Podobny eklektyzm, choć z przeważającą odpustowością i chaosem, widoczny jest w jednym z podstawowych elementów składających się na obraz autostrady – jeżdżących po niej tirach: „Niemał we wszystkich kabinach [...] dyndały maskotki, zawieszane na sznurkach, wstążkach, łańcuszkach; były to głównie pluszowe zabawki, krzyże lub obrazki Matki Boskiej w jaskrawych kolorach”, Ewa zdziwiła się, „ile rzeczy można upchnąć w kabinie tira, by stworzyć namiastkę jeżdżącego domu” (Terakowska 2012, 239). Topos domu postrzeganego jako azyl i sacrum kreują symboliczne przedmioty: *pluszowe maskotki, krzyże i obrazki Matki Boskiej*, lecz na ogólną estetyczną ocenę tych mikroprzestrzennych namiastek domów wpływają negatywnie wartościowane pola semantyczne leksemów: *dyndały, jaskrawe kolory i upchnąć*. Jednakże podejmowane przez kierowców próby stworzenia przytulnych wnętrz, przypominających, a nawet pełniących funkcje ich domów, niewątpliwie świadczą o silnej potrzebie przynależności do rodziny, o pozytywnych emocjach oraz silnych kulturowo-społecznych tradycjach wpływających na zachowania i działania większości z nich.

Kolejne aspekty obrazu autostrady to kwestia zdrowia i ekologii („Bardziej niż coca-cola zaszkodzi ci te spaliny z autostrady. Nawet ja [właściciel baru przy autostradzie – wyj. D.J.G.] się od nich duszę, zwłaszcza w upale” – Terakowska 2012, 242) oraz bezpieczeństwa. Życzliwi ludzie znający realia życia obok tras szybkiego ruchu przestrzegali młodą dziewczynę przed zagrożeniem: „Autostrada to droga od biznesu do biznesu. Normalny człowiek tylko tędy przejeżdża. Nabierze benzyny na stacji, zje hamburgera w MacDonalddie

i jedzie dalej. Ci, co żyją z autostrady, bywają niebezpieczni” (Terakowska 2012, 260). Radzono jej wynajęcie pokoju nie w motelu, lecz we wsi w pobliżu autostrady oraz kupno blaszanej obrączki: „Dobrze byłoby nosić obrączkę, skoro już musisz szwendać się koło autostrady. Bezpieczniej. Kupiłabyś sobie taką najtańszą, za 10 złotych, w bile kiosku ze świecidełkami” (Terakowska 2012, 260-261).

Jak widać, w powieści Terakowskiej obraz autostrady jako swoistej przestrzeni kulturowo-społecznej związanej z miastem, ukazany został dwójnie: po przyjęciu podziału na autostradę prawdziwą i dwupasmówkę (czyli nieprawdziwą), pierwsza wartościowana jest pozytywnie, natomiast druga – najczęściej negatywnie (z wyjątkiem toposu domu ukrytego w podróżujących po niej tirach).

Pociąg

Ostatnim składnikiem obrazu transportu jako jednego z elementów kreujących kulturową przestrzeń miasta w powieści Doroty Terakowskiej *Ono* jest pociąg i jego pasażerowie.

Obraz pociągu czasów współczesnych rozpocznie retrospekcja, bez której refleksje na temat transportu kolejowego XXI wieku nie byłyby w pełni zrozumiałe. Pociągi w PRL-u pełniły funkcje złotych, baśniowych rumaków wiozących bohaterów na wczasy z FWP, stąd „Bajka o FWP: najpierw długo, długo jechało się pociągiem i była to cudowna, daleka podróż, prawie jak w obce kraje... bo w obce kraje nie można było wtedy jeździć” (Terakowska 2012, 378-379). Rzeczywistość wewnątrz pociągu nie była już taka bajkowa:

w pociągu tłoczyło się mnóstwo ludzi. [...] bo nie było miejscówek i ludzie jak lwy walczyli o miejsca, podając sobie oknem walizki, dzieci i tratując starsze osoby. A potem siedzieli w dwanaścioro w ośmioosobowym przedziale (Terakowska 2012, 379).

XXI wiek znormalizował kwestie rezerwacji i planowanej liczby pasażerów w przedziale, ale nie wszystko diametralnie się poprawiło.

Wiele do życzenia pozostawia estetyka pociągów z zewnątrz („Wagony są szare od kurzu, a szyby brudne” – Terakowska 2012, 299) oraz wewnątrz:

Mały chodniczek na środku przedziału jest wystrzępiony na brzegach i brudny od butów setek pasażerów. Białe szmatki na wezgłowiach są sprane do szarości i nieświeże. Tylko wiśniowy plusz sześciu siedzeń jest miękki, choć gdy przyłoży się do niego głowę, pachnie kurzem, nikotyną i środkami chemicznymi (Terakowska 2012, 301).

Ten widok po raz kolejny nie przystaje do wizji świata wykreowanej w wyobraźni młodej dziewczyny: „*A ja wierzyłam, że pierwsza klasa to naprawdę pierwsza klasa*, myśli z żalem Ewa, szukając śladów luksusu, który kojarzył się jej z tym pojęciem” (Terakowska 2012, 301).

Inny wyznacznik obrazu pociągu czasów PRL-u i współczesnych to jedzenie. Tym razem różnica jest znaczna. W socjalistycznej Polsce, jadąc na wczasy:

zabierało się jedzenie na kilkanaście godzin, kanapki, jajka na twardo, piło się herbatę z termosu jak na prawdziwym pikniku... bo nie było wagonów restauracyjnych oraz bufetów (Terakowska 2012, 379).

O obecnych zwyczajach żywieniowych w pociągu świadczy zapchany pojemnik na śmieci, z którego „wysuwają się kartony po sokach, butelki po wodzie, zgniecione kubki po kawie” (Terakowska 2012, 301). To porównanie służy nie tylko do wychwycenia różnic kulturowych, które przyniosły nowe czasy i nowe technologie (np. soki w kartonach czy kawa w kubkach jednorazowego użytku kupowane na dworcu lub w pociągu), ale także do wskazania różnic socjologicznych z tym związanych:

Kiedyś ludzie w pociągach częstowali się kanapkami, jajkiem na twardo, herbatą z termosu. [...] dawno nie widziałem nikogo z jajkiem na twardo i termosem. No, ale dziś lepiej nie brać niczego od obcych. [...] I lepiej z nikim nie rozmawiać. Obcy to obcy (Terakowska 2012, 304-305),

tymczasem kiedyś „Jak już zdobyło się miejsce i rozsiadło, to człowiek oddychał swobodnie i gadał, gadał, gadał, zawierając nowe znajomości” (Terakowska 2012, 379). We współczesnych pociągach pasażerowie traktują się jak mijający się na ulicy przechodnie, mimo że jadą obok siebie kilka godzin. Młoda dziewczyna nie potrafi tego zrozumieć i się buntuje:

No nie! Nie! Tak nie może być! Dlaczego nikt nic nie mówi? [...] Czemu nikt nikomu nie powiedział *dzień dobry*? Dlaczego nikt nikogo o nic nie pyta, a gdy ja spytam, to nikt nie odpowiada? Czy to tak zawsze? Czy tak musi być? Czy tak podróżuje się pociągiem? [...] Będziemy jechać razem trzy godziny, czy musimy być sobie aż tak obcy? (Terakowska 2012, 303); Tyłu ludzi stłoczonych w jednym ciasnym miejscu i w ogóle ze sobą nie rozmawiają. Dlaczego? (Terakowska 2012, 304).

Na te retoryczne pytania pojawiło się kilka odpowiedzi, ale najistotniejsze są dwie. Po pierwsze, „pociągi są teraz niebezpieczne. Nie wiadomo, kto nimi jeździ. [...] Kradną, napadają” (Terakowska 2012, 304) – i wydarzenia z powieści to potwierdzają (współpasażer niebiorący udziału w rozmowie kradnie

zakonnicy laptopa i ucieka) oraz po drugie: „Gdyby nie istniała telewizja, komórki, komputery, chyba rzeczywiście by się w pociągach rozmawiało. Kiedyś ludzie byli sobie bliżsi, dziś bliższe są im przedmioty?” (Terakowska 2012, 304). Wniosek ten potwierdzają dotychczasowe obserwacje dotyczące również obrazu miasta, które żyje reklamowaniem różnych towarów, jego mieszkańców spędzających czas w supermarketach (bynajmniej nie na rozmowach) (por. Jastrzębska-Golonka 2016), mężczyzn podniecających się swoimi samochodami czy zaafowanej swoimi telefonami komórkowymi oraz laptopami młodzieży (i nie tylko – w powieści obsługi komputera uczyła się zakonnica).

Obraz komunikacji (a właściwie jej braku) w pociągu jest przykładem relacji panujących w społeczności zarówno dużego, jak i małego miasta: „nawet gdy nam się wydaje, że ze sobą rozmawiamy, to i tak się nawzajem nie słyszymy” (Terakowska 2012, 373). Tymczasem bazowym zachowaniem społecznym człowieka jest prowadzenie rozmowy, bezpośrednie spotkanie:

Zachowania konwersacyjne są jedną z podstawowych form komunikowania się ludzi, a rozmowa to syntetyczne, globalne i wielopoziomowe wydarzenie interpersonalne, którego złożoność odpowiada złożoności społeczeństw ludzkich (Nęcki 1998, 152-153).

Bohaterka powieści w czasie zainicjowanej na siłę rozmowy w przedziale stwierdziła: „Ludzie, którzy ze sobą naprawdę rozmawiają, nie mają czasu na zbrodnie, przestępstwa, na wojny, na krzywdzenie bliźnich. Bo rozmawiając, słyszą drugiego człowieka” (Terakowska 2012, 373). Potwierdza to współczesna psychologia, według której, zdolności komunikacyjne wszechstronnie wspierają społeczny rozwój uczestników, prowadzą do znacznego obniżenia się zachowań patologicznych i antyspołecznych. Narastanie napięcia wśród ludzi, m.in. poważnych kryzysów społecznych, sugeruje, że poprawność komunikowania i jego efektywność stają się centralnym problemem człowieka XXI (Nęcki 1998, 154), zwłaszcza mieszkańca miejskich aglomeracji. Jak widać, procesy porozumiewania się między ludźmi przenikają całość sytuacji społecznych, w których rozgrywają się wszystkie nasze interakcje, zarówno z kręgu życia osobistego, jak i publicznego (Nęcki 1998, 149), co oznacza, że są głównym elementem kreującym również kulturową przestrzeń miasta.

Zależność pomiędzy omawianymi środkami transportu a kreowaniem kulturowej przestrzeni miasta ukazuje wykres, zawierający przywołane wcześniej najistotniejsze kryteria i pojęcia związane z analizowanymi pojazdami.

W centrum przestrzeni miasta – konotowane przez środki transportu (tramwaj, autobus, wóz meblowy, samochody, pociągi, autostrada) – znalazły się zarówno elementy o charakterze metafizyczno-etyczno-psychologicznym: sys-

TRANSPORT JAKO JEDEN Z ELEMENTÓW KREUJĄCYCH KULTUROWĄ PRZESTRZEŃ MIASTA:



tem wartości, marzenia, estetyka, dźwięki, indywidualna świadomość, małomiasteczkowa egzystencja, rozmowa/komunikacja interpersonalna, jak i najbardziej pragmatyczno-realistycznym: dom, chrematonimy/reklamy, młodzież, kobiety, mężczyźni. Ten pozornie niespójny zbiór wartości, kryteriów, czynników, zjawisk, przedmiotów i postaci w analizowanym utworze Doroty Terakowskiej kreuje wielowymiarową, barwną, tętniącą życiem i wbrew pozorom – bardzo spójną przestrzeń kulturową polskiego miasta.

Literatura

Literatura podmiotu

Andersen H.Ch., 2006, *Pradziadek*, III/266-269; *Muza nowego stulecia*, II/382-387; *Wielki wąż morski*, III/290-297, [w:] H.Ch. Andersen, *Andersen. Baśnie i opowieści*, tłum. B. Sochańska, t. I-III, Poznań.

Terakowska D., 2012, *Ono*, Kraków.

Literatura przedmiotu

Chanel A.P., Simarro A.S., 2008, *Słownik symboli*, Warszawa.

Gałkowski A., 2011, *Licentia onimica. O tworzeniu i używaniu nazw własnych we współczesnym języku*, [w:] *Poznanie słowa 2. Wykłady inauguracyjne Wy-*

- działu Filologicznego UŁ wygłoszone w roku akademickim 2010/2011*, pod red. P. Stalmaszczyka, A. Obrębskiej, Łódź, s. 103-122.
- Głowiński M., Kostkiewicz T., Okopień-Sławińska A., Sławiński J., 1998, *Podręczny słownik terminów literackich*, Warszawa.
- Nęcki Z., 1998, *Komunikacja interpersonalna*, [w:] *Encyklopedia psychologii*, pod red. W. Szewczuka, Warszawa, s. 149-154.
- Jastrzębska-Golonka D., 2016, *Przestrzeń miasta w powieści Doroty Terakowskiej „Ono”*, [w:] *Przestrzeń w kulturze współczesnej. Media – Język – Architektura*, pod red. D. Mazur i B. Morzyńskiej-Wrzošek, Bydgoszcz, (tom w druku).
- Szarota P., 2006, *Psychologia uśmiechu. Analiza kulturowa*, Gdańsk.

Źródła internetowe:

- Dobrzańska K., *Reklama*, <https://prezi.com/k1btdfwjjnef/reklama/> [dostęp: 13.09.2015 r].
- Gałkowski A., 2012, *Aktualizowana lista podstawowych hasel terminologii onomastycznej w języku polskim*, <http://onomastyka.uni.lodz.pl/strona-glowna/terminologia-polska> [dostęp: 5.09.2015 r].
- Gałkowski A., 2011, *Chrematonomastyka jako autonomizująca się subdyscyplina nauk onomastycznych*, <http://onomastyka.uni.lodz.pl/subdyscypliny/chrematonomastyka;> (tekst powyższego artykułu ukaże się wkrótce drukiem w tomie *Chrematonimia jako fenomen współczesności*, pod red. M. Biolik i J. Dumy, w Wydawnictwie Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie) [dostęp: 5.09.2015 r].
- http://www.edupedia.pl/words/index/show/528350_sownik_wiedzy_o_literaturze-przestrze_w_literaturze.html. [dostęp: 10.08.2015 r].
- <http://sjp.pl/lingua+franca> [dostęp: 10.08.2015 r].

**Transport as one of the elements creating cultural part
of the city in Dorota Terakowska's novel *It*
Summary**

Transport in the XXI century is the most important element of cultural area of the city space and this space in literature is a permanent structural element which is involved in the word described in the novel. The article depicts transport as one of the elements creating cultural part of the city in Dorota Terakowska's novel *It*. The analysis allowed to create some expressions connected with transport: like public transport (tram, bus, removal lorry), cars (values, colours, women-drivers, men-drivers), highways (city, architecture, bars, lorries) trans (history and present times, culture, communication).

The graph attached to this article shows the dependency between these means of transport and creation of cultural space in the city.