

AGNIESZKA BEDNAREK-BOHDZIEWICZ

Instytut Antropologii, Uniwersytet Gdański
<https://orcid.org/0000-0002-8426-2483>

Topos: dworzec. Etnografia małych kaszubskich stacji kolejowych

Topos: Train Station. The Ethnography of Small Kashubian Train Stations

Artykuł recenzowany / Peer-reviewed article

Abstract

The author analyses the socio-cultural role played by small Kashubian train stations which fulfilled the function not merely of a transport infrastructure but also a place of residence of the employees. The analysis is based on an ethnographic study of train station spaces envisaged as “taskscape” – a dynamic landscape of activities and social relations inspired by Martin Heidegger’s phenomenological conception of dwelling and the anthropological theory proposed by Tim Ingold. Despite the suspension of the train line in 2000, the train stations preserve their symbolic and emotional value by remaining a place of reminiscences and social practices. This space linked the private and public sphere by creating a specific community in which daily activity, scents and sounds merge professional and domestic life. Contemporary attempts at a revitalisation of train stations and their adaptation to the needs of the local community confirm their lasting significance as cultural heritage and space for social meetings. The author stresses that a train station is not merely an architectural object belonging to the transport infrastructure but a living multi-dimensional social and symbolic space of importance for the identity of the local community.

Keywords: railway station; Kaszuby; taskscape; place; heritage

Abstrakt

W artykule autorka analizuje społeczno-kulturową rolę małych kaszubskich stacji kolejowych, które pełniły funkcję nie tylko infrastruktury transportowej, lecz także miejsca zamieszkania pracowników kolei. Analiza opiera się na etnograficznym badaniu przestrzeni dworcowej jako *taskscape* – dynamicznego krajobrazu działań i relacji społecznych, inspirowanego fenomenologiczną koncepcją zamieszkiwania Martina Heideggera oraz antropologiczną teorią Tima Ingolda. Dworce, mimo zawieszenia linii kolejowej w 2000 roku, zachowują symboliczną i emocjonalną wartość, będąc miejscem wspomnień i społecznych praktyk. Przestrzeń ta łączyła sferę prywatną z publiczną, tworząc specyficzną wspólnotę, w którym codzienne działania, zapachy i dźwięki spletały życie zawodowe z domowym. Współczesne próby rewitalizacji dworców oraz ich adaptacja na potrzeby lokalnej społeczności potwierdzają ich trwałe znaczenie jako dziedzictwa kulturowego i przestrzeni spotkań społecznych. W tekście autorka podkreśla, że dworzec to nie tylko obiekt architektoniczny, należący do infrastruktury transportowej, lecz żywa, wielowymiarowa przestrzeń społeczna i symboliczna, ważna dla tożsamości lokalnej społeczności.

Słowa kluczowe: dworzec; Kaszuby; taskscape; miejsce; dziedzictwo

O autorce

Agnieszka Bednarek-Bohdziewicz – literaturoznawczyni i antropolożka kulturowa, doktorka nauk humanistycznych. Adiunktka w Instytucie Antropologii UG. Współpracowniczka Pomorskiego Centrum Badań nad Kulturą UG, członkini Instytutu Kaszubskiego, Polskiego Towarzystwa Ludoznawczego oraz Pomorskiego

Towarzystwa Filozoficzno-Teologicznego. Autorka książki *Homo capax, capax hominis. Z problematyki antropologicznej w późnej twórczości Adama Mickiewicza* (2019, Nagroda Oddziału PAN w Gdańsku dla młodych naukowców).

* Artykuł powstał dzięki Programowi Wsparcia Humanistyki Gdańskiej oraz stypendium Marszałka Województwa Pomorskiego (2022).

Topos: dworzec. Etnografia małych kaszubskich stacji kolejowych

Wstęp

„Budynek dworca skłania do refleksji” – pisze Joanna Orlik w *Manifeście dworcowym*¹. Już na poziomie architektonicznym mieści się w kategorii *architecture parlante*, a nawet – jak dowodzi Piotr Winskowski – ją przekracza. Odnosi się bowiem do symbolizmu, który „wykracza poza stylistykę czy ornamentykę pojedynczego obiektu; dotyczy idealnych («transcendentnych») nadziei związanych z całym systemem”² – z jego rozmiarem oraz zuniformalizowanymi i uniwersalnymi zasadami, ujawniając pozatechniczne cechy techniki oraz wywołane nią odczucia metafizyczne. W niniejszym tekście chcę podnieść społeczno-kulturową rolę obiektów kolejowych – a konkretnie dworców w małych miejscowościach – która, jak diagnozuje Witold Czarnecki, „nigdy chyba nie była w pełni doceniona, a nawet zauważona”³ (choć warto dodać, że to diagnoza nieco przesadzona, istnieją bowiem prace traktujące dworzec jako mikrokosmos społeczny⁴). Przedmiotem mojej analizy są stacje, których infrastruk-



Dworzec i wypasająca się owca, lata 70. XX wieku.

Fot. Jan Stencel.

tura oprócz obsługi podróżnych (kasa, poczekalnia, biuro dyżurnego ruchu, nastawnia) obejmowała też mieszkanie służbowe pracownika kolei⁵. W wielu wiejskich i małomiasteczkowych dworcach te dwie funkcje współistniały, osobiście łącząc życie prywatne i publiczne; po zawieszeniu ruchu pociągów budynki te często przetrwały już tylko jako kolejarskie domy. Jakie znaczenia – narracje i praktyki – tworzyły się wokół nieoczywistych przestrzeni domów-dworców? Jak w relacjach obecnych i dawnych mieszkańców, kolejarzy i członków ich rodzin, a także innych bywalców stacji konstruowana jest symboliczno-emocjonalna wartość kolei oraz jak kształtowała i kształtuje ona percepcję kolejowych przestrzeni?

Celem artykułu jest ukazanie *genius loci* małego kaszubskiego dworca, czyli naddanej, niematerialnej jakości miejsca, jego charakteru i atmosfery kształtowanych przez praktyki i narracje nadające mu duchowy i społeczno-kulturowy sens. W konkretnych, pozornie nieistotnych, bo codziennych i przez to często niezauważalnych działaniach ujawniają się zaskakujące formy społecznych „zawłaszczeń” („taktik” – by posłużyć się nomenklaturą Michela de Certeau⁶) – nieoczywiste momenty „nawiedzenia” przestrzeni⁷, w których ludzie poprzez czyny i opowieści, doświadczenia i wspomnienia nadają jej znaczenie, wiążąc z wartościami takimi jak służba, straż, gościnność czy kuratela. Jako studium przypadku wykorzystuję wijącą się przez centralną część Kaszub linię 229⁸. Siegająca końca XIX wieku historia tej kameralnej trasy obrazują dynamiczne koleje pomorskiego losu: od jej otwarcia w 1886 roku, czyli okresu zaboru pruskiego, przez I wojnę światową i międzywojnie, II wojnę światową, powojenną stabilizację, aż po kryzys transformacji lat 90. i procesy wygaszania ruchu kolejowego⁹.

Dworzec-zdarzenie, czyli kolejowy taskscape

Istotę małego dworca na prowincji dobrze uchwycił Kazimierz Wierzyński (zresztą – syn kolejarza):

Są takie miasta, o których nie można

Choćby się nawet chciało coś orzec:

Uliczki, rynek, plebania pobożna –

I tylko jedno zdarzenie: dworzec¹⁰.

„Zdarzenie”, a więc coś więcej niż budynek: coś, co się wydarza, dzieje. Taka perspektywa, bliska również temu, co wyłania się z moich badań terenowych, koresponduje z kategorią *taskscape* Tima Ingolda¹¹. Postrzega on krajobraz (a właściwie „zadaniobraz”¹² czy „zadaniowisko”) jako relacyjny i zbudowany na działaniach, będący swoistym „wzorcem czynności” (*pattern of activities*)¹³. Nie jest więc jedynie przestrzenią fizyczną, statycznym zbiorem elementów (budynki, drogi, wyposażenie) czy tłem życia społecznego. Antropolog czyta go jako przestrzeń tworzoną przez przeszłe i bieżące interakcje oraz aktywności ludzi (i innych istot) oraz sposoby zamieszkiwania. Myśl ta czerpie inspirację z fenomenologicznej filozofii

Martina Heideggera – zwłaszcza z egzystencjalnie pojmowanej koncepcji zamieszkiwania (*Wohnen*), nawiązującej do wcześniejszego pojęcia „bycia-w-świecie” (*In-der-Welt-sein*)¹⁴. Niemiecki myśliciel podkreśla, że przestrzeń nie jest dla człowieka ani wyłącznie zewnętrznym przedmiotem, ani jedynie wewnętrznym przeżyciem: „Nie jest bowiem tak, że są ludzie, a poza tym przestrzeń”¹⁵. Tę zależność w antropologicznych rejestrach uwzględnił Ingold, który za Heideggerem kładzie nacisk na to, co się w tej przestrzeni dzieje: zamieszkiwanie wyraża się w zaangażowaniu w świat, w codziennych praktykach, rutynowych działaniach, użyteczności społeczno-kulturowej¹⁶.

W tym ujęciu także kolej nie jest tylko infrastrukturą i architekturą czy technicznie opanowanym terenem. To również czas społeczny, w którym osadzają się rytmy życia społecznego, działania, emocje, opowieści i wspomnienia, czyli to, co Ingold nazywa temporalnością *taskscape*’u. Rozumienie jej kulturowego trwania wykracza zatem poza bieżące funkcjonowanie (lub jego brak). To istotne tym bardziej, że w badanym przeze mnie przypadku linia kolejowa jest aktualnie zawieszona (od czerwca 2000 roku). Nie oznacza to jednak, że moja analiza ogranicza się do „kolejowej archeologii” – nie zgasł bowiem sentyment, nie ustały też nadzieje na powrót pociągów i działania na rzecz odwieszenia linii. Zresztą skuteczne: w 2025 roku podpisano umowę na rewitalizację tej trasy, co ma umożliwić powrót pociągów do 2028 roku. Ten moment zawieszenia był jednym z powodów, dla których wybrałam tę właśnie trasę jako pole badań.

Heideggerowsko-Ingoldowska perspektywa pozwala dostrzec, że przestrzeń – nawet nieaktywna czy zdegradowana – nie jest ontologicznie „martwa”. Przechowuje w sobie czasowość ludzkiej obecności i rozciągniętych w czasie działań, nosi ślady przeszłości oraz tego, co się w niej działo. Materialność krajobrazu jest nasycona pamięcią, są w nią wcielane doświadczenie i historia miejsc¹⁷. Fizyczna obecność kolejowych budynków, peronów, torowisk czy semaforów niesie echa dawnych rytmów życia społecznego: codziennych praktyk i relacji. Nawet jeśli pozbawione funkcji użytkowej – działają jako przestrzeń znacząca, zapis czasu, obecności i nieobecności. Temporalność może zresztą odnosić się zarówno do wizji kolejowej przeszłości (wspomnienia), jak i oczekiwanej przyszłości (nadzieje na rewitalizację linii). Może objawiać się zarówno w działaniu, jak i w śladach działania, które ugruntowują trwanie i pamięć miejsca oraz emocje z nim związane¹⁸.

To właśnie upływ czasu (25 lat od odjazdu ostatniego pociągu) oraz wynikający z niego dystans i wywołana nim nostalgia okazały się kluczowe w uchwyceniu istoty dworca oraz w ukonstytuowaniu jego naddanego, duchowego wymiaru, wykraczającego poza bieżącą funkcjonalność. Ten rodzaj oddalenia – czasowy dystans i osobliwy stan linii zawieszonyj pomiędzy „już nie” i „jeszcze nie” – tworzy specyficzne warunki (nie)bycia: infrastruktura kolejowa istnieje w przestrzeni materialnej i pamięciowej, ale nie funkcjonuje rutynowo jako środek transportu. W re-

zultacie kolejowe doświadczenia zostają wyprowadzone poza „codziennność zdominowaną użytecznością”¹⁹, wybite z bezrefleksyjnego pragmatyzmu i utylitarnej oczywistości. Zawieszenie ruchu uwidoczniło wielowymiarowe znaczenie kolei – nie tylko techniczne i funkcjonalne. Taka optyka pozwala postrzegać dziedzictwo kolejowe jako materialną infrastrukturę działającą na płaszczyźnie zarówno technicznej, jak i kulturowej, kształtującej praktyki użytkowania i procesy społecznego oswajania.

W inspirowanym fenomenologią etnograficznym badaniu użytkowania kolejowej architektury (zwłaszcza dworca-domu) szczególnie przydatna okazała się uchwyciona dzięki wywiadam pogłębionym perspektywa narracyjna, oparta na doświadczeniach mieszkańców i bywalców stacji oraz pracowników kolei²⁰. Pozwoliła ona dostrzec, jak poprzez opowieści konstruowana jest społeczno-kulturowa i symboliczno-emocjonalna wartość dworców i terenów kolejowych. Odwołania do filozofii Heideggera i koncepcji Ingolda pełnią tu funkcję narzędzi analitycznych i interpretacyjnych: umożliwiają odczytywanie pojedynczych, rozproszonych, lokalnych i subiektywnych opowieści o życiu na dworcu nie jako jedynie zbioru ciekawostek czy anegdot, lecz – w świetle fenomenologicznym – jako świadectwo powtarzalnych wzorców społeczno-przestrzennych oraz relacji z infrastrukturą i jej wpływu na społeczne imaginaria i pamięć. Narracje te nie tylko przekazują informacje, lecz także wyrażają wartości istotne dla opowiadających. Ich analiza pozwala wyodrębnić kluczowe motywy, symbole i skojarzenia oraz ukazać to, jak dworzec przekształca się z neutralnej przestrzeni w miejsce egzystencjalnie i kulturowo znaczące.

Dworzec – dom otwarty, schronienie, dziedzictwo kulturowe

Budowane jeszcze „za Wilusia”²¹ (czyli na przełomie XIX i XX wieku) w dworcowym stylu wiejskie i małomiasteczkowe dworce stały się integralną częścią kaszubskiego krajobrazu architektonicznego. Szybko też zysały status „wizytówek” miejscowości, niekiedy były bowiem jedynym charakterystycznym ich punktem²². Jak zauważyła jedna z mieszkanki tej przestrzeni, intuicyjnie wypowiadając frazę niczym z wiersza Wierzyńskiego: „dworzec to jest obiekt jednak główny, jeden z głównych: zawsze kościół, dworzec” [W26_K_60]. O tym, że dworce były i są ważnymi miejscami, świadczą również aktualne próby rewitalizacji i włączania budynków kolejowych do życia społeczności lokalnej – nawet po zawieszeniu linii. Ich przestrzeń wykorzystuje się do organizowania wydarzeń związanych z lokalną kulturą, samorządy tworzą w ich wnętrzach kawiarnie, biblioteki, mediateki, domy kultury, sale warsztatowe i koncertowo-teatralne, biura gminnych organizacji pozarządowych czy porad prawnych dla mieszkańców²³.

Kompleksy stacyjne w kaszubskich wioskach i miasteczkach składały się zazwyczaj z charakterystycznego parterowego lub piętrowego dworca, niewielkiej nastawni wykonawczej, magazynu i rampy załadowniczej oraz sani-

tariatów i budynków gospodarczych (takich jak pralnia i lampiarnia). Na dworcu piętrowym w części parterowej znajdowały się pomieszczenia kolejowe: od strony peronów – pokój dyżurnego ruchu z nastawnią, nieduża poczekalnia z kasą biletowo-bagażową i informacją, a od strony ulicy – pomieszczenie zawiadowcy stacji. Piętro i poddasze służyły jako mieszkanie służbowe. Do części użytkowanej przez lokatorów stacji (podobnie jak do biura naczelnika) wchodziło się zazwyczaj przez klatkę schodową od strony ulicy. Stacyjki te, przez swój charakterystyczny układ przestrzenny, łączyły odmienne funkcje i różne rzeczywistości: *oikos* przenikał się tu z *polis* – nadająca tożsamość przestrzeń prywatna mieszała się ze sprzyjającą bezmiejscowości przestrzenią publiczną. Swojskość i obcość spotykały się pod jednym dachem, utrzymując balans pomiędzy tym, co znane i nieznanie, zamknięte i otwarte, dostępne i niedostępne. Balans ten był możliwy dzięki temu, że małe stacje – w przeciwieństwie do dużych węzłów komunikacyjnych – zachowały ludzką skalę, były bardziej dostępne i znajome, ułatwiały interakcje społeczne, również dlatego, że były czymś domem, przestrzenią zamieszkaną. Bliskość i lokalność małych dworców łagodziła systemowość i instytucjonalny porządek tej architektury; osłabiała napięcie między oficjalnymi reprezentacjami przestrzeni dworcowej (jako elementu infrastruktury kolejowej) a żywym doświadczeniem mieszkańców, pracowników i podróżnych, którzy tę sformalizowaną przestrzeń przekształcali i uspołeczniiali.

Wspólna codzienność kolejarzy i mieszkańców dworców spletała przestrzeń zawodową z domem w wielozmysłowym doświadczeniu, w którym mieszały się rytmy pracy i życia rodzinnego. Specyficzna mikstura dźwięków: stukot kompostera odbijającego daty na biletach Edmondsona, chrzęst dźwigni nastawczych obsługujących zwrotnice, sygnały ostrzegawcze zbliżającego się pociągu, szum krótkofalówek na linii dyżurny ruch–maszynista, zapowiedzi pociągów, pisk hamujących kół ocierających się o tory; ale i gwar igrających dzieci, bulgot przelewającej się wody w rurach podczas prania lub zmywania, terkot maszyny dziewiarskiej, brzdęk układanych naczyń. Osobliwa mieszanina zapachów: papieru kartonikowych biletów przechowywanych w ternionie, nafty z lampiarni, smaru używanego do impregnowania podkładów kolejowych, smażonego na patelni oleju czy odgrzewanych ziemniaków, gotującej się zupy. Do piętra mieszkalnego docierał dym palonych w pomieszczeniu dyżurnych ruchu papierosów i zapach mielonego w młynku do kawy tytoniu na tabakę. Zaparzana kawa kusila wzajemnie pracowników i domowników:

Albo na przykład w tych czasach, kiedy się stało w kolejce po kawę, gdzie kawa była wystana, na wagę złota. Teraz jak dół [tam, gdzie przebywali pracownicy – dop. A.B.B.] robił kawę, ten cały zapach szedł do góry i cała klatka pachniała... Jak mama sobie robiła kawę, to pani W. z dołu: „Jeny, pani M. kawę robi, tu tak pachnie”. [...] Ten zapach ja pamiętam do dzisiaj [W2_K_54]²⁴.

Poniższa wypowiedź szczególnie dobrze ilustruje, jak granica między przestrzenią prywatną a publiczną na dworcu ulegała zatarciu, tworząc specyficzną wspólnotę między mieszkańcami a podróżnymi:

Poczekalnia nie była taka duża, była malutka... No [...] całkiem malutka też nie była, ale tam był piec, oni się grzali przy tym piecu. Tam były wszędzie kaflowe piece. I ten piec z poczekalnią był połączony z tym pokojem. On był jakby w murze ten piec. I ja go w pokoju paliłam, a ludzie się na poczekalni ogrzewali [W29_K_ok. 60].

Nie dziwi więc, że rozmówcy kojarzyli dworcową przestrzeń z rodzinną atmosferą:

Dla nas to było takie normalne. Myśmy tam mieszkali i to było normalne. Ja sobie chodziłam na stację do pracowników, to były moje ciocie, wujkowie ci pracownicy [śmiech] [W2_K_54].

Tutaj [była taka przestrzeń rodzinna], że jak po dwa-nastu godzin pracowały [kasjerki, dyżurne ruchu], tam obiad gotowałam, to tam zupę zaniósł: „Macie, dziewczyny”. Czy one coś chciały odgrzać, [przychodziły do góry, do mieszkania]. [...] Myśmy tutaj żyły jak rodzina [W40_K_ok. 60].

Były dwa bloki i później były jeszcze takie tam jakieś gospodarcze [budynki]. No to właściwie sami kolejarze, więc my jako dzieciaki się tam wszyscy znaliśmy i spędzaliśmy całe dzieciństwo razem, broiliśmy [śmiech] [W47_K_43].

I jak w rodzinie: na dworce (a niekiedy i do stojących na stacji pociągów) – zarówno do miejsca pracy, jak i do mieszkania – zaglądali hałaśliwi koledzy: popularne na Kaszubach „Gwiżdże”, zwani też „Gwiazdka” (chodzący po domach w Wigilię) oraz nie mniej popularny ksiądz „po koledzie” (czyli z wizytą duszpasterską).

Płynne przenikanie się sfery zawodowej i domowej uwidaczniało się również w tym, że na dworcach – a ściślej: w przestrzeni mieszkalnej – odbywały się uroczystości związane z rodzinną i doroczną obrzędowością (wesela, chrzciny, rocznice ślubu, urodziny, przyjęcia komunijne, imprezy sylwestrowe, święta itp.). Jedną z rozmówczyń wspominała próby godzenia świętowania z obowiązkami kasjerki, które polegały na chwilowym opuszczaniu rodzinnych przyjęć: „W pokoju wszyscy byli, się bawili, a ja szłam, bilety sprzedawałam i poszłam z powrotem do gości” [W29_K_ok. 60]. Rodzinne rytuały wpisywały się w krajobraz stacyjny nie jako wyjątek, lecz jako jego oczywista część, a kolejowy *entourage* naturalnie wplatał się w rodzinną codzienność. Takim przykładem jest narracyjne „włączenie” kolei w kaszubską tradycję Gwiazdora (to postać przynosząca prezenty w wigilię Bożego Narodzenia), który, jak wynika z żartobliwej uwagi uchwyconej na archiwalnym na-

graniu rodzinnym, „przyjechał pociągiem”, by dostarczyć prezenty. Kobieta komentuje moment, w którym dzieci z entuzjazmem odkrywają podarki pod choinką u dziadków mieszkających na dworcu: „[Gwiazdor] wiedział, że was w domu nie ma, więc tym banem on przyjechał” [VHS_1994_06].

*

Mieszkańcy dworców opisywali stację jako miejsce otwarte, bezpieczne i przyjazne. Wspominali, że nawet drzwi do mieszkań pozostawały niezamknięte, a oni sami nie odczuwali zagrożenia:

Ktoś wyjeżdżał, ktoś przyjeżdżał. No i przez to przecież to był też taki dom otwarty, no bo na przykład babcia siedziała w oknie, ktoś wychodził z pociągu, to tam zawsze pomachała albo podszedł, pogadał. [...] Na dworcu nigdy nie były drzwi zakluczone. No może na noc jak sobie ktoś przypomniał. A przecież tam mógł każdy wejść z pociągu. Zboczeniec, nie zboczeniec, wędrowiec, ktoś spodziewany, niespodziewany [W1_K_35].

U nas się drzwi właściwie w domu nie zamykały cały dzień, nie? To miałam towarzystwo, się śmieję, że miałam swój klub już w wieku dwunastu lat. No tam ciągle ktoś przychodził, ciągle... [W47_K_43].

Ale wesoło było, wszystko. Pracownicy bez przerwy... I wie pani, było tak, że myśmy mieli drzwi otwarte i w nocy, i w dzień, ludzi pełno na tym... człowiek się nie bał, a teraz się boi swojego cienia [W18_K_ok. 77].

Ostatnia z cytowanych rozmówczyń opowiadała też o pewnej nocy sylwestrowej, kiedy przyjęła grupę muzyków, którzy utknęli na dworcu z powodu śnieżyicy. Dała im ciepłe napoje i zapewniła schronienie przed zimmem:

Kiedyś tu była zabawa w szkole sylwestrowa. To była taka zadyma [śnieżna], [...] myśmy byli tam na tej zabawie, przyszliśmy do domu i my tamtych drzwi nie zamknęli. My tu w łóżku, a orkiestra stoi i gra na tym [korytarzu]... Oni byli tak zmarznięci, bo czekali na pociąg, bo ten po nich nie dojechał, bo to zasy były. Ja sobie myślę: „koniec świata” i myśmy musieli wstać z łóżka, bo oni chcieli chociaż herbaty się napić, bo byli tak wymarznięci. No i co zrobisz? [...] Także oni od szkoły, przyszli tu na ten pociąg i nas wybudzili [śmiech]. To była orkiestra normalnie. Trzech czy czterech ich było. Oni do Lęborka jechali. [...] Tak oni przyszli na pociąg. Oni byli wymarznięci. [...] A my wybudzeni, nieprzygotowani... oni nawet nie chcieli [poczęstunku], oni chcieli tylko coś ciepłego. [...] Jo, dla niektórych [byliśmy] schroniskiem [W18_K_ok. 77].

Takim „schroniskiem” była też kuchnia w domu zawodowcy, do której doświadczony kolejarz zapraszał

swoich uczniów na naukę przygotowującą do egzaminów zawodowych, a jego żona przysiadła czekających na opóźniający się zimą pociąg:

K: W zimie, w zimie to pociąg... tam poczekalnia opalona nie była. I każdy nie chciał, żeby marznąć, a nieraz tak półtora godziny pociąg miał opóźnienie. No to każdy przyszedł tu, żeby się ugrzać.

E: I tak pani im towarzyszyła wtedy, jak ci ludzie tu czekali? Jak oni tu do pani przychodzili, czekali?

K: Ja tu za nimi się za dużo nie kierowałam [śmiech]. Oni przeważnie w kuchni siedzieli, czekali. Bo z rana dzieci spały, nie będę wszystkich wprowadzać, gdzie ktoś śpi. Jak oni pieszo szli albo na rowerach ile szło, tam, bo i czasem śnieg był, to oni pieszo tak z Kozyckowa tu aż, a oni aż tam pod Reskowo, w tę stronę mieszkają, to jest kawał drogi tu biegać. To oni byli już tu zmarznięci [W15_K_90].

Sama infrastruktura dworcowa umożliwiała rozmaite formy interakcji społecznych, a jej ulepszanie, poszerzanie jej funkcjonalności lub wykorzystywanie jej w innym celu tworzyły nowe formy gościnności i współdzielenia przestrzeni. Interesujące są narracje o praktykach opiekuńczych wobec proszących o rozmaite przysługi podróżnych – o zadaniach wykraczających poza kolejarские obowiązki:

Naprawdę, ja pani powiem, że ruch był, ludzi było, jeden chce kalosze zostawić, jeden buty, jeden siatkę, [torby], jeden parasol. Czy się coś zapytać... No różne. Rowerów tam było całe podwórko, [...] zostawiali motory, rowery. No praktycznie całą dobę tam trzeba było... Były tutaj takie dyskoteki, znaczy się no zabawy to były, to nie były dyskoteki. I oni na te zabawy przyjeżdżali. Pani... Boże, jak pielgrzymka do Częstochowy. No, naprawdę tyle ludzi przyjeżdżało i wtedy z tej soboty na niedzielę całą noc, bo oni dopiero rano tym pociągiem pierwsi jechali pod Kartuzy. Ci jechali rano tym po czwartę. Ale pod Lębork, pod Wejherowo, oni tamtędy jeździli, bo inaczej nie było połączenia, no to ci czekali na ten pociąg dzień po szóstej. I oni tam na stacji, na tej poczekalni, na ławkach spali, na dworcu, na schodach, gdzie popadło, wszędzie. [...] Przyszli nieraz faktycznie po wodę czy coś, w nocy. To myśmy tam kran zrobili na dworcu i wtedy oni już tam mogli czy się umyć, czy coś zrobić, bo ja już o to walczyłam, żeby oni tam mieli na dworze, nie? I wtedy koło domu był zrobiony kran, zlew [...] Dlatego ja później walczyłam, żeby jak my wodę wprowadzili, mówiłam: zróbcie tu zlew na dworcu, żeby ręce sobie mogli umyć ludzie. No wiadomo, nie? Czy tam z grzybów poszli, czy z jagód, czy właśnie jak imprezowicze, no i mieli tamtą wodę, bo tam była tylko studnia. Ale ta studnia później była przykryta, bo ja sobie myślałam: tam dzieci i ludzie, to tak było niebezpiecznie, nie? Także ja mówiłam [żeby] to przykryć, myśmy to mieli tam zabezpieczone, żeby tam nikt nie wpadł [W29_K_ok. 60].

Niekiedy gościnność sięgała i poza przestrzeń stacji:

Mieszkaliśmy niedaleko dworca w Sierakowicach. Dużo osób dojeżdżających do pracy zostawiało u nas na podwórku rowery, a przy okazji Rodzice mieli czas, by zawsze zamienić z nimi kilka zdań [forum_K_03.04.2022].

Dworzec – jak się okazało – był dla mieszkańców czymś znacznie ważniejszym niż pocztówkowa „wizytówka” miejscowości. Mieszkanie na stacji – nawet takiej, na której nie było licznej kolejowej obsługi, jak dyżurny ruchu czy zawiadowca, ale za to znajdował się telefon, często jedyny we wsi – stawało się, jak to ujęła jedna z rozmówczyń, swoistym punktem komunikacyjnym:

Tak, [ludzie często przychodzili dzwonić], na straż pożarną, na pogotowie, bardzo dużo. Ja miałam dużo właśnie takich osób, którzy przychodzili: „Weźże zadzwoni na pogotowie, bo tam ktoś rodzi, bo tam się ktoś pali”. W nocy nawet. No, to czy jakiś wypadek był na ulicy, ktoś przyszedł. To tylko stąd było dzwonione. To był punkt komunikacyjny [W29_K_ok. 60].

Nieraz podróżni przyszedli tutaj na stację, a on był opóźniony [...] dziesięć minut, to my dzwoniliśmy, gdzie ten pociąg znajduje się, nie? No to informowaliśmy podróżnych, że będzie za piętnaście minut, że jest opóźniony piętnaście minut. Albo tam zepsuł się na godzinę. Tak się informowało jeden drugiego [W14_M_ok. 47].

Przestrzeń przeznaczoną dla pasażerów i zewnętrznych użytkowników dworca były zazwyczaj park i poczekalnia, niekiedy też bufet. W praktyce przestrzeń stacyjna pełniła jednak najrozmaitsze nieoficjalne funkcje. Służyła jako polska szkoła za czasów Wolnego Miasta Gdańska, wiejska świetlica, w której młodzież – czekając po lekcjach na pociąg – oglądała telewizję lub odrabiała zadania domowe, a popołudniami rozgrywała mecze ping-ponga (wykorzystując do tego duży drewniany stół z dworcowego baru); funkcjonowała też jako kaplica (kościółek filialny). Wśród wspomnień pojawił się nawet... prywatny salon fryzjerski:

No i ja pamiętam, że później [kuzynka] się uczyła za fryzjerkę, bo wtedy jeszcze ciocia sprzedawała [bilety w kasie]. Ona zrobiła ten zawód i wtedy pamiętam, że między pociągami tam kobiety przychodziły, ona jeszcze im fryzury robiła. Na dworcu. U siebie w pokoju [W29_K_ok. 60].

Było to także miejsce zabaw. O organizowanych w czasie wojny potańcówkach tak opowiadała dziewczę-dziesięciopięciolatka:

To było podług okupacji, to my sobie robili zabawy na dworcu, na tej poczekalni. Okna my sobie zawiesili i ten X [nazwisko znajomego] on grał na fortepianie czy na

harmonii, on miał, nie? A my się tak tego złączyli i wtedy zawsze się umówili [...]. A ten niemiecki kolejarz tam był, ale on szedł gdzieś precz, tam chyba do dziewczyn albo tam do siebie do mieszkania. I on zamknął tam biuro, a tam na poczekalni myśmy się mogli pobawić. To chyba raz w tygodniu my tam szli. I to była rozrywka [W9_K_95].

Podkreślano, że dworzec i jego okolice stanowiły ważny punkt społeczny: do przystacyjnego parku przychodzili starsi mieszkańcy, by odpocząć w zielonej przestrzeni, ale również po to, by pobyć w gwarze i poobserwować innych ludzi. Dworzec był przestrzenią społecznego wglądu, lokalną miniagorą, a nawet ówczesnym „facebookiem” – jak żartobliwie określiła go jedna z młodszych rozmówczyń, wspominając skryte obserwacje prowadzone z okien mieszkania, z których rozciągał się widok na tory, perony i poczekalniane:

Pamiętam podglądactwo, w sensie, że jak przyjeżdżał pociąg, to niby to była taka rutyna, że on sobie przyjeżdża, ale tak sprawdzić do okna, kto przyjechał, z którego pociągu wysiada co fajniejszy chłopak, gdzie on idzie. No, pamiętam takie podglądanie, Facebook [śmiej]. Taka jedyna rozrywka, jak kto się ubrał, gdzie jedzie, dokąd, ci wsiadają, ci wysiadają... Czasami sobie myślałam: gdzie ci ludzie jadą, po co, jedni ubrani roboczo, jedni elegancko, panie we fryzurach, jakichś odświętnych strojach [W1_K_35].

Ta wypowiedź sugeruje, że nie chodziło jedynie o przeciwdziałanie nudzie – wylania się z niej również ciekawość świata i życia innych: czułe, codzienne „kino społeczne”. Rozmówczynie nie tylko „podglądała” ludzi, ale też wyobrażała sobie, analizowała i interpretowała ich losy (dokąd jadą? skąd przyjeżdżają? dlaczego są ubrani tak, a nie inaczej?). Stacja stawała się punktem wyjścia do projektowania czy fantazjowania o innym życiu. Sama praktyka „podglądania” – czy to z parkowej ławki, czy okna mieszkania – pozwalała ponadto uczestniczyć w życiu lokalnej wspólnoty, nawet jeśli tylko w sposób bierny.

*

Rozmówcy zwracali uwagę na historyczną wartość zamieszkiwanych budynków, postrzegając architekturę kolejową jako atrakcję turystyczną swoich miejscowości. Zazwyczaj cierpliwie więc znosili i nadal znoszą zainteresowanie depczących pod ich oknami „mikoli”, czyli miłośników kolei, podróżujących śladami czynnych i nieczynnych linii kolejowych. Z podobnym zrozumieniem podchodzili do wizyt etnografki.

Chociaż część dworców z przełomu XIX i XX wieku została wpisana do rejestru zabytków, o kolejową architekturę w dużej mierze dbają sami mieszkańcy, którzy – często mimowolnie – stali się kuratorami tego dziedzictwa techniczno-transportowego. Traktują dawne dworce jako

ważne świadectwo zarówno historyczne, jak i tożsamościowe. Pomimo braku formalnych praw własności podejmowali i podejmują działania mające na celu zachowanie tych obiektów [np. W5_M_67, W14_K_M_ok. 47, W19_M_ok. 63]. Niektórzy z nich – na ile to możliwe – dążą do zachowania materialnych pamiątek kolejowej przeszłości na tych terenach, dbają o historyczny wygląd budynków, darząc uwagę nawet detale, takie jak charakterystyczne parapetowe płytki w kolorze butelkowej zieleń czy ceglane dachówki-karpiówki.

Podczas jednego z wywiadów małżeństwo mieszkające na dworcu demonstrowało zachowany napis z nazwą stacji, podkreślając, że stanowi on wizytówkę miejsca i jest jego integralną częścią. Oboje wyrażali przywiązanie do tego elementu i zaznaczali, że nawet w przypadku ewentualnego zakupu budynku nie mieliby zamiaru go usuwać. Wspominali również o potencjalnej renowacji lub odtworzeniu napisu po drugiej stronie dworca, rozważając wykorzystanie starych fotografii lub filmów jako wzoru. Sugerowali, że w ostateczności samodzielnie wykonają taką tablicę. Z dumą wspominali też, że jeden z odcinków kultowego serialu *Podróż za jeden uśmiech* (1972, reż. Stanisław Jędryka) został nakręcony właśnie na ich stacji [W14_K_M_ok. 47]. Fragment znanego filmu zintensyfikował tożsamość miejsca i posłużył jako „kotwica pamięci” (ukazywał czynną i zadbaną stację kolejową), a także wzmocnił atrakcyjność stacji jako ważnego kulturowo miejsca.

Emocjonalny związek z kolejową infrastrukturą ujawnia się nie tylko w trosce o samą architekturę, lecz także w przystrajaniu przestrzeni i ozdabianiu jej roślinnością, często komponowaną w wymyślne klomby. Jeden z rozmówców skonstruował skrzynki na kwiaty w kształcie wagonów z lokomotywą oraz semafora kształtowego. Wykonanego przez siebie drewnianego bociana – pełniącego funkcję ogrodowego wiatraka – przyozdobił kolejarską czapką. W przyszłości planuje dodać przeskalowaną makietę dworca [W19_M_ok. 63].

Gdyby nie zaangażowanie mieszkańców, dworce popadłyby w ruinę i podzieliły los wielu innych, opuszczonych fragmentów kolejowej architektury, które po zawieszeniu transportu i po wyprowadzce lokatorów stopniowo niszczały, również wskutek aktów wandalizmu. To jednak niełatwa piecza, rodzi bowiem napięcie między wartością historyczną (wymogami i ograniczeniami konserwatorskimi) a potrzebami żywymi, między chęcią zachowania historycznego charakteru budynków a praktycznymi potrzebami mieszkaniowymi (nowoczesne okna, malowanie elewacji, wymiana dachu).

Mieszkamy tutaj już [...] trzydzieści siedem lat. I ja tu nie widziałem, żeby tu ktoś przyszedł coś zrobić. Ja dach smaruję. [...] Okna myśmny wymienili wszystkie na plastikowe, bo oni okna raz dali, a tu takie stare okna były, jeszcze te pierwsze. [...] Chciałem [pomalować z zewnątrz budynek na biało], ale ja wiem, że na tym siedzi konserwator zabytków. [...] Opieka jest ważna. Ale jak budowali, że to stoi

sto piętnaście lat, nie? I nic nie robią. Zobacz, dziewczyno, te wszystkie budynki, które mają wytynkowane, to jak już czarnieje. [...] No, a teraz oni tych chałup dużo zrujnowali. [...] Oni wolą rozebrać to. A taki był domek, taki sam był w Nowej Wsi. Identyko. Rozebrali. [Nie dostrzegają] tej historycznej wartości. Żeby to chociaż pozostało dla potomnych. Ja się dziwię... [W5_M_67].

Podobnie jak w powyższej wypowiedzi, inni rozmówcy również narzekali na brak pomocy ze strony instytucji kolejowych, do których należą wszystkie budynki infrastruktury transportu szynowego.

No mama musiała się wyprowadzić, bo kolej nie chciała pomagać w remoncie dworca. Dach przeciekał, piwnica non stop zalana. Nie chcieli tego sprzedać, ale też nie wspierali w remontach. Do tego o wszystko trzeba pytać konserwatora zabytków [W26_K_60].

Także mieszkać się mieszka fajnie, [...]. Tylko my byśmy jeszcze chcieli, ja pani powiem, żeby ktoś się tu zainteresował... bo my to wynajmujemy, nie? Żeby sobie kupić to, człowiek by wtedy to mógł wyremontować czy coś. Wiadomo, my byśmy zmian tu nie robili, tylko żeby wyremontować sobie. Bo nie można, bo to jest zabytek niby i nie można zmian robić. Ale no to jest tak, że my zrobimy remont, a potem będziemy musieli się wyprowadzić i to jest taki... A tak ogólnie kierować się za tym, tu nikt nie kieruje [...]. Jakby pewnie nas nie było, toby pewnie już nie istniało, byłoby już rozebrane, tak jak w Prokowie, w Mojuszu, Reskowie, [Kamienicy Królewskiej, Lini-Zakrzewie]. Szkoda, bo to jest taka historia. [...] No człowiek, wiadomo, dba o to, bo mieszka, dba o obejście. [...] No szkoda tego jest. [...] A tutaj tak szkoda trochę, że nikt się tu za tym nie kieruje, nie? No my ogólnie nie możemy, bo musimy mieć na wszystko zgodę. No i to dlatego, że no wiadomo, wtedy człowiek już tego nie robi, bo albo przyjdzie odmowa, albo komuś tam coś nie pasuje, tak samo jak chcesz wymienić czy okna, czy coś, to wszystko musisz mieć zgodę, żeby móc coś zrobić [W14_K_ok. 47].

Jeden z mieszkańców tłumaczył swoje zaangażowanie poczuciem więzi z dworcem i jego historią. Mężczyzna angażował się w opiekę nad budynkiem, traktując siebie jako strażnika tego miejsca odziedziczonego po zmarłym ojcu kolejarzu. Jednocześnie wyrażał rozczarowanie i frustrację wobec kolei, która nie traktuje mieszkańców z należytą wdzięcznością i troską oraz nie zapewnia wsparcia ani prawnego rozwiązania kwestii własności, co utrudnia inwestowanie w budynek, gdy nie jest się jego właścicielem. Emocje, które wylaniały się z jego wypowiedzi, to połączenie gniewu, żalu, rozgoryczenia i poczucia niedocenienia, podbudowane silnym sentymentem [W47_M_ok. 60].

Ta ambiwalencja wobec kolei – łącząca dumę i zaangażowanie z nieufnością oraz frustracją wynikającą

z napięcia między pokładanymi w niej nadziejami a krytycznym stosunkiem do jej roli jako właściciela i wynajmującego – jest wyraźnie obecna w wypowiedziach mieszkańców. Praktyki zarządcze kolei (niedostateczne wsparcie, nieuregulowana własność, ograniczenia konserwatorskie) uniemożliwiają przeprowadzenie trwałych, kompleksowych napraw, a tym samym utrudniają długofalową ochronę, zachowanie i adaptację historycznych dworców. Mieszkańcy chcą i działają: wykonują remonty, dbają o detale – jednak nie mają realnych narzędzi ani wsparcia, by robić to skutecznie i na dłuższą metę.

Dworzec: symboliczno-oniryczne imaginationarium dzieciństwa

Rozmówcy nadawali obiektom kolejowym bardzo osobiste znaczenie, ujawniające niekiedy nieuchwytny wymiar doświadczenia miejsca, wywołujący się czysto funkcjonalnym opisem: „Dla mnie to [miejsce] było magiczne” [W1_K_35], „Tam była jakaś magia” [W21_K_45]. „Bardzo klimatyczne i bardzo wyjątkowe miejsce” [forum_K_3.04.2022]. Powracający motyw dworca czy pociągu w snach, które opowiadali rozmówcy, świadczy o głębokim zakorzenieniu tego miejsca i doświadczenia w pamięci autobiograficznej. W swoich narracjach „transcendowali” materialność miejsca, nadając mu niemal metafizyczne cechy (szczególnie gdy opowiadali je jako senną płaszczyznę spotkania żywych i zmarłych bliskich). Symboliczno-oniryczne znaczenie wyłania się zwłaszcza ze wspomnień z dzieciństwa, w których dworzec to „arkadia”, synonim szczęścia, bez troski i spokoju, ale też przestrzeń liminalności i transgresji.

Pociąg, lokomotywa, wagony towarowe, ładownia, rampa, torowisko, semafor, naprężacze, do tego przysłonięte okno kasy, odsłaniane przed przyjazdem pociągu niczym teatrzyk – wszystko to wyzwało ciekawość i pobudzało wyobraźnię, inspirowało do zabawy i ostatecznie odciskało się we wspomnieniach. Dziecięce swawole i nastoletnie wybryki – jako forma eksploracji kolejowej przestrzeni – przybierały różne formy: od niegroźnych psikusów, takich jak zrzucanie kromek chleba na ludzi czekających na pociąg czy wrzucanie do wagonu wcześniej złapanych chrabąszczy, po te surowo zakazane i niebezpieczne. Kolej jawiła się jako rewelacyjne pole doświadczeń, eksperymentów i prób. Dorośli już rozmówcy z sentymentem, choć niekiedy także z lekkim zawstydzeniem, przywoływali dawne praktyki, takie jak wyścigi rowerowe przy ładowni, przechodzenie między i pod wagonem, podkradanie ostrzegawczych spłonek kolejowych i wykorzystywanie ich jako petard, czy podkładanie różnych przedmiotów na tory – „żeby zobaczyć jak pociąg [to] rozjedzie, żeby zobaczyć, co pociąg robi z rzeczka. Wszyscy mieliśmy chyba taki fetysz: «zobaczyć, co pociąg...»” – jak żartobliwie przyznano w jednej z wypowiedzi. Wagony towarowe miały z perspektywy dzieci pewną szczególną zaletę: ołowiane plomby.

Obok monet („najlepiej rozplaszczaly się jednozłotówki z PRL”, „ja kładłem pięć złotych, bo było fajnego koloru i udawaliśmy, że mamy złoto”, „ja tylko groszówki podkładałem”) stanowiły idealny materiał, który po przejeździe pociągu zamieniał się w rozplaszczony kawałek metalu – jeden z ulubionych dziecięcych postkolejowych artefaktów. Te ryzykowne praktyki często wynikały z potrzeby testowania granic – zarówno społecznych, jak i własnych, z pragnienia przekraczania lęków, ale i oczywiście z chęci zabicia nudy:

Mogę się podzielić wspomnieniami, kiedy to przełaziłam pod wagonami, wyskakiwałam z pociągu, kiedy już ruszył i trochę się rozpędził [...]. Żeby [rodzice] nie widzieli z okna, to wsiadałam z drugiej strony i jechałam, bo jeszcze był peron wtedy i on się kończył. Były te dwa perony. Jak on już się kończył, to wtedy ja wyskakiwałam. Adrenalina, adrenalina, emocje [śmiech]. Ja po prostu się tak nudziłam, że musiałam coś wymyślić [W26_K_60].

Jechał pociąg towarowy węglarki wszedłem pod most metalowy nad rzeczka koło bloków pomiędzy przęsła w konstrukcję mostu pociąg jedzie taki był hałas że chciałem uciekać myślę wytrzymam z 10 wagonów jechało przeżycie niesamowite [forum_M_28.05.2021].

Bywały też spokojniejsze formy aktywności, jak chętnie wspominane harce w przydworcowym parku pełnym krzewów (róż, lilaków, jałowców) i drzew (brzoza, lip), a także gazonów porośniętych bujną trawą oraz małych i większych klombów: owalnych, eliptycznych, prostokątnych, kwadratowych, a nawet w kształcie kolejowego znaku koła i skrzydeł – w których kwitły zasadzone przez kolejarzy aksamitki, bratki, goździki, pelargonie, begonie i inne byliny. Obok nich rozrastały się też rośliny, które „same” o siebie zadbały i przetrwały deptanie, koszenie czy chemiczne „odchwaszczanie” (koniczyna, mniszka lekarska, babka lancetowata, skrzyp polny). Tak przynajmniej rysuje się ta przestrzeń na podstawie wspomnień i udostępnionych archiwalnych zdjęć i nagrań [VHS_1992_01; VHS_1993_02]. Dla mieszkańców miejscowości park funkcjonował jako miejski zieleńiec, a dla młodszych dworcowych lokatorów jak przydomowy ogródek:

Był taki ogródeczek... on się zaczynał tu od strony ulicy. I on był kawałek, ja wiem, no może dwadzieścia metrów, nawet nie tyle, od takiej budki z tych podkładów kolejowych i tam pracowali ci panowie, którzy się zajmowali chyba konserwacją torów. [...] No i w sąsiedztwie było dużo dzieci, [...] myśmy się tam ganiłi, w chowanego bawili, w klasy [W26_K_60].

Pamiętam ten park cudowny. On dla mnie był wtedy taki ogromny! To jest tak naprawdę dwa kroki, [tyle]

ten park ma, to jest kawałek trawnika z klombami jakimiś takimi... A przecież ja się tam czułam jak w dżungli. Tu skakać. Tu bez. Tu szalety. Tu ta druga część. Skoczyć na mur. Nie wolno było ich podeptać. Wolno było stanąć obok, ale na to nie. [...] Dla mnie śmieszne jest to, że dla nas to była taka oaza mieszkania babci. I ja sobie myślałam, że to jest takie normalne, że co w tym dziwnego, że babcia mieszka na dworcu. A potem sobie pomyślałam o tych podróżnych wszystkich, którzy wysiadali z tych pociągów, obcy, nie obcy, stamtąd, skądinąd, że oni tam widzieli jakąś chmarę gówniarzy, którzy sobie latają po tym parku jak po swoim po prostu [śmiech]. Trochę to wyglądało jak takie dzieci z Bullerbyn [W1_K_35].

Architektura okołokolejowa nie była jedynie tłem, lecz niemal aktywnym elementem scenografii dziecięcych zabaw, wyznaczała ich logikę, pobudzała fantazję, inspirowała pomysły. Otoczenie kolejowe i praktyki dorosłych (służba dyżurnych ruchu i konduktorów, zachowania podróżnych) – wszystko to było przechwytywane przez dziecięcą wyobraźnię, przetwarzane i odtwarzane w zabawie. Dobrym przykładem jest wspomniana w jednym z wywiadów zabawa w udawanie podróżnych w poczekalni w wykonaniu kilkuletnich dziewczynek, które poprzebierały się w znalezione na strychu babcine sukienki:

No i pamiętam te akcje przebierania się za podróżnych. Myśmy wielokrotnie to robiły. Tak to zapamiętałam, ale wiesz, w dziecięcej pamięci „wielokrotnie” to może być dwa razy. Przebierałyśmy się w te babci kiecki, jej sandały. One ewidentnie były nam za duże, myśmy się ścisnęły paskami. Jakieś kapelusze chyba były też. [...] Wszystko było za duże. Ale my wtedy myślałyśmy, że tak nie jest. No i oczywiście ubrałyśmy się na przyjazd pociągu, żeby witać podróżnych, chociaż na nikogo nie czekałyśmy. Myśmy udawały. Pamiętam taką zgrywę, że też jesteśmy podróżne [albo że czekamy na kogoś], sprawdzałyśmy godzinę, chodziłyśmy, patrzyłyśmy, czy już przyjechał ten ktoś [...] próbowałyśmy się wmieszać w tłum, cztery wnuczki zawiadowcy w za dużych butach babci. A nam się wydawało, że to jest takie normalne [śmiech] [W1_K_35].

Dworzec jako przestrzeń progowa, przejściowa – miejsce wychodzenia i przychodzenia – stwarzał warunki do eksperymentowania z tożsamością. Umożliwiał czasowe zawieszenie codziennych ról i wcielenie się w świat dorosłych, którego symbolem był kolejowy system:

dla mnie, w takim naprawdę głębokim dzieciństwie, wyznacznikiem dorosłości było to, że już sama będę mogła kiedyś pojechać gdzieś pociągiem. Że po prostu się ubiorę, sama kupię bilet, sama sobie wybiorę gdzie... [W1_K_35].

To skojarzenie dojrzałości i dorosłości z samodzielną podróżą pociągiem pojawia się też w innym wywiadzie:

chrztem bojowym było, jak miało się siedem lat i się dostało pierwszą legitymację kolejową, trzeba było pierwszą podróż odbyć samotnie. [...] Pamiętam dokładnie: sama jechałam do Garcza [...]. Wiem, że mi się po nocach śniło jak ta motorówka... bo ona miała takie te drzwi, że one się... że ta podłoga tak na pionowo... Czy ja jako małe dziecko będę miała siłę, żeby je otworzyć? Trzeba było klamkę [naciśnąć]... No, to było ciężkie. A mama mówi: „Tam jest konduktor, on ci pomoże”. I ja sobie myślę: „A, no faktycznie”. „Weź wejdź do motorówki, oni tam zawsze będą, ktoś ci [pomocze], bo on zawsze daje odjazd”. Ale udało mi się samej. I ja pamiętam. Jak dziś pamiętam, jak jechałam. I także dałam radę, więc już sobie zdałam sprawę, że mogę jeździć. I też jeździłam potem do Żukowa, do Żukowa Zachodniego [W26_K_60].

Dworzec w narracjach rozmówców jawi się jako centrum dziecięcego uniwersum – przestrzeń totalna, ale i bezpieczna, oswojona (dzieci znały wszystkich pracowników stacji). Szczególnie wymowna jest wypowiedź: „jak byłam dzieckiem, to mi się wydawało, że ten dworzec to jest jakieś centrum, centrum wszechświata [śmiech], że tam ludzie przyjeżdżają ze świata, wyjeżdżają w świat” [W1_K_35]. Ta perspektywa znakomicie ilustruje Heideggerowską koncepcję miejsca jako punktu orientacyjnego, wokół którego organizuje się przestrzeń życiowa.

Zakończenie

Zebrane podczas badań opowieści i wspomnienia oraz archiwalne zdjęcia i nagrania ukazały wielowymiarowy obraz małych kaszubskich stacji kolejowych. Choć doświadczenia te miały charakter subiektywny, ujawniły intersubiektywne znaczenia o wymiarze duchowym oraz bogatą uczuciową topografię tych miejsc²⁵. Okazały się one bowiem nie tylko materialnymi obiektami infrastruktury transportowej, lecz także złożonymi przestrzeniami społeczno-kulturowymi przekraczającymi swoją czysto techniczną funkcjonalność, ożywianymi duchem troski *par excellence*. A przecież „troszczyć się”, „ratować” to wedle Martina Heideggera „wyzwolić istotę czegoś”²⁶.

Wspólnotowy dworzec, dający schronienie nie tylko mieszkańcom, lecz otwarty dla wszystkich przybywających, można nazwać domem oikologicznym – rozumianym za Zbigniewem Kadłubkiem jako „miejsce przychodzenia, obszar absolutnej dostępności”²⁷, a przydworcowego mieszkańca – jako jednego z wielu użytkowników – *oiketę*²⁸. Dlatego użyte w temacie słowo „topos” rozumiem dosłownie: jako *locus communis*, „wspólne dla wszystkich miejsce” – miejsce, które spotyka pracowników kolei, mieszkańców i podróżnych. Kaszubskim stacyjkom – o umiarkowanym ruchu pociągowym – daleko do *locus horridus* wielkich węzłów komunikacyjnych, przestrzeni, które zwłaszcza

u zarania kolejowej historii budziły lęk, niechęć czy nawet obrzydzenie, postrzegane jako nieludzkie i nieprzyjazne²⁹. Jesteśmy już dawno po epoce rewolucji przemysłowej, pęd modernizacyjny wyhamował, a to, co niegdyś szokowało nowością i zatrważało tempem przemian, spowszedniało i nabrało cech swojskości. „Febra kolejowa” została skutecznie wyleczona. Życie i rzeczywistość mieszkańców, pracowników i bywalców małych lokalnych stacji to świadectwo osobliwej transfiguracji kolei, która z symbolu techniczowanego świata, uprzemysłowienia życia i „bezdusznej” nowoczesności została oswojona w codziennym doświadczeniu. To wcale niewyjątkowy obrazek: obok poczekalnianej ławeczki, tuż przy torach i peronach, suszyło się czyjeś pranie rozwieszone na linie, w uporządkowanych grządkach dojrzewały zasadzone przez kogoś warzywa czy kwiaty, ktoś inny korzystał z zarośniętego nasypu, by wypasać owce, kozy czy krowy, a skoszoną tam trawę suszył i karmił nią króliki. Dworce i ich otoczenie kojarzone są raczej z *locus amoenus* – przestrzenią przyjemną, budzącą czułość i nostalgię, a tym samym retrotopijnie wyidealizowaną jako miejsce szczęśliwe i bezpieczne. Swojskość staje się tu nie tylko estetycznym odczuciem, lecz również procesem emocjonalnego zakorzenienia – czyniąc z przestrzeni kolejowej nośnik pamięci, a przez to i tożsamości.

Dworzec to zatem złożony fenomen kulturowy, który wymyka się jednowymiarowym interpretacjom, mnożąc paradoksy: to miejsce fizyczne i symboliczne, funkcjonalne i społeczne, publiczne i prywatne, swojskie i obce, codzienne i niecodzienne, zwyczajne i niezwykle, realne i oniryczne, lokalne i transgresyjne, trwałe i zmienne. To „miejsce-znak”, jak określa tę bogatą interpretacyjnie przestrzeń Dariusz Czaja, komentując esej Guida Ceronettiego *Stacje kolejowe*³⁰. I przekonująco konstatuje: „Z miejsca, które w przestrzeni naszego myślenia wyznaczały zwykle rutynowe praktyki wsiadania / wysiadania, zmienia się nieoczekiwanie w szkło powiększające ludzkiego bytowania”³¹.

Przypisy

- 1 Joanna Orlik, *Manifest dworcowy. Kilka słów o ukrytym potencjale*, „Autoportret” 2003, t. 3, nr 2, s. 3.
- 2 Piotr Winkowski, *Rozwój kolei – model przekształceń świata przemysłowego i architektury nowoczesnej*, [w:] *Obiekty kolejowe: układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, red. Witold Czarnecki, Marek Proniewski, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Finansów i Zarządzania, Białystok 2005, s. 52.
- 3 Witold Czarnecki, *Spółeczna rola kolei w małym miasteczku. Na przykładzie Starosielc*, [w:] *Obiekty kolejowe*, dz. cyt., s. 85.
- 4 David St John Thomas, *The country railway*, Frances Lincoln Limited, London 2011 (1976); Jeffrey Richards, John MacKenzie, *The railway station. A social history*, Oxford University Press, Oxford–New York 1988 (1986); Claudia Wucherpfennig, *Bahnhof – (stadt)gesellschaftlicher Mikrokosmos im Wandel. Eine „neue kulturgeographische” Analyse*, BIS-Vlg, Oldenburg 2006; Orvar Löfgren, *Urban*

- Atmospheres: An Ethnography of Railway Stations*, [w:] *Orte, Situationen, Atmosphären. Kulturanalytische Skizzen*, red. Jens Wietschorke, Beate Binder, Moritz Ege, Anja Schwanhäuber, Campus Verlag, Frankfurt–New York 2010, s. 67–76; Thomas Hengartner, *Bahnhöfische Welten – Alltagskultur und städtische Kultur am Bahnhof*, „Collage. Zeitschrift für Planung, Umwelt und Städtebau” 2012, t. 4, s. 22–24; Piotr Jakub Fereński, *Breslau Główny: sceny dworcowe*, „Konteksty. Polska Sztuka Ludowa” 2013, nr 2, s. 47–52; Matthew Alexander, Kathy Hamilton, *A „placeful” station? The community role in place making and improving hedonic value at local railway stations*, „Transportation Research Part A: Policy and Practice” 2015, t. 82, s. 65–77; Aneta Włodarczyk, *Samotność w tłumie. Analiza przestrzeni dworca w świetle koncepcji nie-miejsca*, [w:] *Kolej na kolej. Pociąg, dworzec, poczekalnia w literaturze i refleksji humanistycznej*, red. Kamila Gieba, Janusz Łastowiecki, Mirosława Szott, Uniwersytet Zielonogórski, Zielona Góra 2015, s. 257–262; Krystian Darmach, *Dziennik dworcowy. Łódź Fabryczna – Nowe Centrum Łodzi – Raport przebudowy – „Catalogus rerum”*, [w:] tegoż, *Zapisywanie świata. W poszukiwaniu antropografii*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2020, s. 101–130; Karolina Ćwiek-Rogalska, *Miasto na peryferiach. O czym opowiadają dworce kolejowe w Chebie?*, „Zeszyty Łużyckie” 2021, nr 551, s. 81–93; Pallavi Gupta, *Broomscapes: racial capitalism, waste, and caste in Indian Railway Stations*, „Ethnic and Racial Studies” 2022, t. 45, nr 2, s. 235–256.
- 5 Rozwijam tu wątki zarysowane w artykule: *Dworzec – wykołajony dom. Próba oikologii z domieszką heterotopologii*, [w:] *Przestrzeń – literatura – doświadczenie. Z inspiracji geopolityki*, red. Tomasz Gęsina, Zbigniew Kadłubek, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 2016, s. 68–84. Tamte wstępne rozpoznania konfrontuję tu z materiałem empirycznym zebrany w terenie. Ponieważ we wspomnianej publikacji omawiałam zarówno koncepcję nie-miejsca (zob. Marc Augé, *Nie-miejsca. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, przeł. Roman Chymkowski, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010), jak i heterotopii (zob. Michel Foucault, *Imię przestrzeni*, przeł. Agnieszka Rejnia-Majewska, „Teksty Drugie” 2005, nr 6), nie podejmuję ich ponownie. Również tematy takie jak wykluczenie komunikacyjne czy polityka transportowa wykraczają poza zakres niniejszego artykułu. Por. Karen Lucas, *Transport and social exclusion: Where are we now?*, „Transport Policy” 2012, t. 20, s. 105–113; Karol Tramer, *Ostre cięcie. Jak niszczone polską kolej*, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa 2019.
 - 6 Zob. Michel de Certeau, *Wynaleźć codzienność: sztuki działania*, przeł. Katarzyna Thiel-Jańczuk, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2008.
 - 7 Adam Lipszyc przywołuje cytat z de Certeau jako motto swoich rozważań: „Kaźda zamieszkała przestrzeń jest przestrzenią nawiedzoną”, zob. tenże, *Na placu. Widma przestrzeni*, „Teksty Drugie” 2016, nr 2, s. 72–86.
 - 8 Artykuł jest częścią większej całości, stanowi bowiem rezultat badań etnograficznych (obejmujących wywiady pogłębione, obserwacje, analizę archiwaliów, nagrań VHS i fotografii oraz współpracę z lokalnymi instytucjami) prowadzonych w ramach projektu *Kaszuby i kolej. Opowieści z linii 229 (studium antropologiczne)* (2022–2024), zrealizowanego dzięki wsparciu finansowemu ze stypendium Marszałka Województwa Pomorskiego oraz Programu Humanistyki Gdańskiej – Inicjatywa Doskonałości Uczelnia Badawcza (IDUB) na Uniwersytecie Gdańskim. Badania objęły pracowników PKP, ich rodziny, działaczy społecznych

- oraz mieszkańców z terenu omawianej linii i dotyczyły tego, jak funkcjonowała w codzienności jej użytkowników oraz jak funkcjonuje w ich świadomości i pamięci. Wybór tego szlaku umożliwił mi szerokie ujęcie interesujących mnie zagadnień, gdyż linia ta stanowi przekrojowy przykład, na którym można obserwować spektrum zjawisk społeczno-kulturowych związanych z infrastrukturą kolejową. Obejmowała zarówno codzienny, pragmatyczny użytek (dojazdy do pracy, szkół czy punktów usługowych), jak i podróże turystyczne; była istotną osią komunikacyjną, a jednocześnie atrakcyjnym szlakiem turystycznym przebiegającym przez tereny Szwajcarii Kaszubskiej. W tle pojawiały się zatem również pytania o wpływ kolei na lokalne tożsamości i relacje przestrzenne w regionie Pomorza. W jaki sposób kształtowała (i kształtuje) praktyki i wyobrażenia kaszubskiej wspólnoty, która z koleją spleciona jest do tego stopnia, że na Światowy Zjazd Kaszubów – jedną z głównych okolożsamościowych imprez – uczestników dowozi pociąg „Transcassubia” (znak połączenia Kaszub w jednym województwie oraz manifestacja roli kolei w integrowaniu regionu). Zob. Agnieszka Bednarek-Bohdziewicz, *Kolej, kolejarze* [hasło], [w:] *Kaszubopedia. Słownik kaszubskich symboli, pamięci i tradycji kultury*, <https://kaszubopedia.pl/index.php/glossary/kolej-kolejarze/>, dostęp: 15.09.2025.
- 9 Nie ma tu miejsca na pełną rekonstrukcję historyczną dziejów kolei na Kaszubach; na ten temat powstało już kilka publikacji, zob. m.in. Andrzej Piątkowski, *Geneza i rozwój sieci kolejowej w Prusach Zachodnich (1842–1914)*, [w:] *Toruń i Pomorze pod władzą pruską*, red. Szczepan Wierchosławski, Towarzystwo Naukowe, Toruń 1995; Henryk Jursz, *Koleją z Wrzeszcza na Kaszuby*, Region, Gdańsk 2013; Henryk Jursz i Piotr Ody, *Kolejowym bajpasem z Trójmiasta do Kartuz*, Region, Gdańsk 2024.
 - 10 Fragment wiersza *Dworzec* z tomu *Wróble na dachu* (1921). Zob. Piotr W. Rudzki, „I tylko jedno jest zdarzenie: dworzec”: *dworzec w pamięci Kazimierza Wierzyńskiego – motyw melancholii małomiejskiej*, „Jednak Książki” 2014, nr 1, s. 29–35. U Wierzyńskiego dworzec – jak u Ingolda człowiek – to czasownik; por. Tim Ingold, *Człowiek to czasownik*, „Autoportret” 2014, t. 45, nr 2, s. 4–9.
 - 11 Tim Ingold, *The temporality of the Landscape*, „World Archeology” 1993, t. 25, nr 2, s. 152–174. Zob. Katarzyna Majbroda, *W relacjach, sieciach, splotach asamblaży. Wyobrażenia antropologii społeczno-kulturowej wobec aktualnego*, Oficyna Wydawnicza ATUT, Wrocław 2019, s. 196–198; Łukasz Smyrski, *Antropologia krajobrazu – na pograniczu dyscyplin*, „Etnografia Polska” 2017, t. 61, z. 1–2, s. 125–146.
 - 12 W ten sposób *taskscape* tłumaczy Ewa Klekot, zob. Tim Ingold, *Splatać otwarty świat. Architektura, antropologia, design*, przeł. Ewa Klekot, Dorota Wąsik, Instytut Architektury, Kraków 2018.
 - 13 T. Ingold, *The temporality...*, dz. cyt., s. 162.
 - 14 Zob. Martin Heidegger, *Bycie i czas*, przeł., przedmowa, przypisy Bogdan Baran, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1994.
 - 15 Martin Heidegger, *Budować, mieszkać, myśleć*, przeł. Krzysztof Michalski, „Teksty: teoria literatury, krytyka, interpretacja” 1974, t. 18, nr 6, s. 147.
 - 16 Por. Katarzyna Wala, *Ułożyć świat na nowo. Rekonstrukcja koncepcji Tima Ingolda (cz. II)*, „Etnografia. Praktyki, teorie, doświadczenia” 2017, nr 3, s. 323–324.
 - 17 T. Ingold, *The temporality...*, dz. cyt., s. 157.
 - 18 Por. Adrian Deoancă, *(Dis)Connected Rail. Infrastructural Suspension and Phatic Politics in Romania*, „Transfers” 2020, t. 10, nr 2–3, s. 152–174. Antropolog przekonuje, że infrastruktura ma znaczenie polityczne nie tylko wtedy, gdy działa, ale także wtedy, gdy jest ruiną i trwa w stanie zawieszenia. Wskazuje też na pewien paradoks: kolej, choć nie funkcjonuje, staje się medium nadziei (bo ciągle mówi się, że może wróci), a jednocześnie jest dowodem na brak nadziei (bo przez lata nic się nie zmienia).
 - 19 Hanna Buczyńska-Garewicz, *Miejsca, strony, okolice. Przyczynek do fenomenologii przestrzeni*, Universitas, Kraków 2006, s. 96, s. 180; zob. także Janusz Barański, *Świat rzeczy. Zarys antropologiczny*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2007, s. 10, 27.
 - 20 Przeprowadzone wywiady pogłębione miały charakter narracyjny i otwarty, choć były tematycznie ukierunkowane. Koncentrowały się między innymi na wspomnieniach z życia na dworcu, opisie codzienności (zarówno rutynowych praktyk, jak i mniej oczywistych działań), pracy oraz relacjach społecznych związanych ze stacją, a także na pamięci dzieciństwa, skojarzeniach z tym miejscem i sposobach osławiania infrastruktury kolejowej. W rozmowach podążałam za narracją rozmówców, czasem prosząc o doprecyzowanie lub rozwinięcie wspomnień; niekiedy korzystałam też ze zdjęć, które pełniły funkcję punktów odniesienia. Fenomenologiczno-etnograficzny charakter podjętego tematu determinował również dobór innych metod: obserwację przestrzeni oraz analizę materiałów archiwalnych.
 - 21 Tak jeden z seniorów określił czas powstania linii 229. Chodzi o Wilhelma II Hohenzollerna (1859–1941).
 - 22 Reprezentacyjny charakter dworców dotyczy również dużych miast, o czym wspomina Jacek Wesołowski: „Wydaje się, że dworzec jest po prostu elementem infrastruktury odprawiania pociągów, tymczasem jednak architektura dworcowa wciąż bywa wizytówką miasta”, Jacek Wesołowski, *Miedzy koleją a miastem*, „Autoportret” 2003, t. 3, nr 2, s. 12.
 - 23 Por. *Railway Heritage and Tourism: Global Perspectives*, red. Michel V. Conlin, Geoffrey R. Bird, Channel View Publications, Bristol 2014. Autorzy podkreślają znaczenie takich działań dla rewitalizacji miast i regionów; łączą one ochronę wartości historycznych z nowoczesnym użytkowaniem i promocją turystyczną.
 - 24 Oznaczenia cytatów są następujące: liczba po literze „W” oznacza numer wywiadu; litera „K” lub „M” wskazuje płeć osoby, a liczba po znaku podkreślenia to (przybliżony) wiek. Wywiady nr 18, 19 i 29 przeprowadziła dr Małgorzata Dubasiewicz; wywiad nr 40 – Cyprian Ogierman i Konrad Kowalczyk; pozostałe wywiady przeprowadziłam osobiście. Gdy przywołuję wypowiedzi z lokalnego forum internetowego, oznaczenie zawiera płeć i datę publikacji wypowiedzi.
 - 25 Por. H. Buczyńska-Garewicz, *Miejsca, strony, okolice...*, dz. cyt., s. 21.
 - 26 M. Heidegger, *Budować, mieszkać, myśleć*, dz. cyt., 1974, s. 142.
 - 27 Zbigniew Kadłubek, *Oikologia (inkarmując wiarę)*, [w:] Tadeusz Sławek, Aleksandra Kunce, Zbigniew Kadłubek, *Oikologia. Nauka o domu*, SIW, Katowice 2013, s. 171.
 - 28 Tamże, s. 170–171.
 - 29 Por. Wojciech Tomasiak, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2007, s. 209.
 - 30 Guido Ceronetti, *Stacje kolejowe*, [w:] tegoż, *Drzewa bez Bogów*, wybór, przekład, wstęp Stanisław Kasprzysiak, Oficyna Literacka, Kraków 1995, s. 244–250.
 - 31 Dariusz Czaja, *Znaki szczególne. Antropologia jako ćwiczenie duchowe*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2013, s. 47.