

Raporty

PESTKA CZY METRO W POZNANIU?

Niniejszy artykuł powstał jako efekt analizy jakościowej dziesięciu wywiadów narracyjno-tematycznych skoncentrowanych wokół poznańskiej Pestki. Projektowana jeszcze w PRL-u, powstała w 1997 r., Pestka (od: PST – Poznański Szybki Tramwaj) to prawie 6,5 kilometrowy odcinek bezkolizyjnej trasy tramwajowej łączącej północne osiedla Poznania z centrum miasta. Przebiegając specjalną estakadą nad innymi drogami lub równoległe do nich, umożliwia ona tramwajom rozwijanie prędkości do 70 km/h i przez to relatywnie szybkie przemieszczanie się każdego dnia dziesiątkom tysięcy ludzi. Przyciąga też inwestorów – w pobliżu trasy powstały dwie galerie handlowe, salony samochodowe i kilka supermarkietów. Natomiast same przystanki Pestki przypominają położone pod wiaduktami perony kolejowe, którym dostęp do skrzyżowań, osiedli i sklepów zapewnia system podziemnych przejść.

Istotne znaczenie trasy PST dla rozwoju stolicy Wielkopolski stało się inspiracją do podjęcia badań, mających na celu określenie tego, jak jest ona przedstawiana i z jakimi cechami kojarzona w określonej sytuacji konwersacyjnej. Prezentowana analiza wywiadów to także próba odpowiedzi na pytanie, jakie inne wątki pozwala eksplorować poznanikom sam fakt mówienia o trasie PST i jaki obraz siebie może być dzięki temu przez nich konstruowany. Celem badania było znalezienie wspólnych kategorii myślowych w dyskursie prowadzonym przez mieszkańców Poznania na temat konkretnego obiektu należącego do przestrzeni publicznej tak, aby chociaż częściowo wskazać miejsce zajmowane przez Pestkę w zbiorowej świadomości poznaników.

Badanie objęło studentów (5 mężczyzn i 5 kobiet) różnych kierunków i uczelni (AWF, UAM), z których ponad połowa mieszka przy trasie Pestki, a w pozostałych przypadkach – w innych dzielnicach Poznania. Każdy wywiad trwał około 30 minut, był nagrywany i przeprowadzany przez jednego z trzech studentów socjologii UAM: Marię Gęgotek, Łukasza Krasickiego i autora artykułu. W sumie, w dniach 10-15 marca 2008 r., przeprowadziliśmy 10 wywiadów tego typu, których analiza pozwoliła na pokazanie pewnych prawidłowości. Jeśli nie zostało zaznaczone inaczej, cytowane fragmenty służą ilustracji regularności dostrzeżonych w całym zebranych materiale. Przeprowadzenie wywiadów poprzedziła analiza stron i forów internetowych poświęconym Pestce, a także obserwacja każdego z przystanków trasy.

STRATEGIE ODGRYWANIA ROLI EKSPERTA

Na czas przeprowadzania wywiadu przyjmowaliśmy rolę „niekompetentnych w społecznie akceptowalnym stopniu”. Zbliżało to nas – pytających – do prototypowej roli niewiedzących wiele

J. i L. Loffland, cyt. za: E. Babbie, *Badania społeczne w praktyce*, Warszawa 2006, s. 329.

o przedmiocie rozmowy uczniów, którzy, poruszając kolejne kwestie, mobilizują partnerów konwersacji do odgrywania roli ekspertów, wyjaśniających i porządkujących rzeczywistość, konstruujących sytuacyjnie odpowiednią wypowiedź².

W przebiegu całej konwersacji szczególnie interesujący wydaje się sposób, w jaki nasi interlokutorzy-ekspersi rozpoczęli opowiadanie o Pestce. Po pierwsze, dlatego że wypowiedzi na temat tej trasy tramwajowej decydowały o realizowaniu określonej strategii wystąpienia w roli eksperta; po drugie, pojawiające się w nich konstatacje i osądy nie zostały później w żadnym z dziesięciu wywiadów podważone. Respondenci realizowali w ten sposób Piagetowskie schematy działania³. Ujawniają się one za każdym razem, kiedy w zetknięciu z obiektem nieznanym i nowym, trudnym do zdefiniowania, podchodzimy do niego, jak w sytuacjach wcześniejszych, aplikując kompetencje zdobyte w kontakcie z innymi obiektami, już dobrze znanymi, testując efekty takiego postępowania⁴. Bierze się w ten sposób udział w procesie ciągłego schematyzowania zachowań, w generalizowaniu ich i adaptowaniu do pojawiających się nowych, trudnych sytuacji.

W interakcji typu ekspert-pytający, za sytuacje takie można uznać każdy nowy wątek rozmowy związany zarówno z Pestką, jak i z innym elementem rzeczywistości, na przykład wymagający porównania Szybkiego Tramwaju z metrem. Podstawowym schematem, wykorzystywanym przez naszych interlokutorów już od początku, a zatem wpływającym na cały późniejszy dyskurs, było nawiązywanie do tego, że Pestka jest szybka. Stwierdzenie to można uznać za wybór jednej z wielu możliwych opinii, pozycji dostępnych w dyskursie (*se positionner*), która broniona będzie w czasie trwania całej rozmowy⁵.

Wyróżniliśmy dwie strategie odgrywania roli eksperta w konwersacji z pytającym na temat Pestki. Z jednej strony, zauważyliśmy, że podobnie, jak mówienie o szybkości trasy PST, każdemu z respondentów bez trudu przychodziło wymienienie przynależnych do niej linii tramwajowych. Wielu naszych rozmówców, choć nie prosiłszy ich o to, nie zatrzymało się jednak na samym wymienieniu numerów linii (o co przecież chodziło w pytaniu), ale zaczęło opowiadać, w jakim kierunku tramwaje 12, 14, 15 i 16 zjeżdżają po opuszczeniu Piątkowa i Winograd. Część z nich opisywała nawet dawne trasy kursowania tych tramwajów i podawała informacje, które po prostu wydawały się zbędne, a bynajmniej nie związane z pytaniem „Jakie linie tramwajowe jeżdżą na Pestkę?”. Pokazuje to fragment rozmowy z P06⁶:

P: „Umiesz powiedzieć, jakie tam [na Pestce] linie kursują?”.

P06: „12, 14, 15, 16, N21, nocny, 28 na Głogowską i 26 – od 6 do 8, od roku, pół roku, ten tramwaj w porannych godzinach rozwozi ludzi do pracy, więc on jeździ sobie na Kaponierę, tam zawraca. 12 – jeździ na Starolekę ma strasznie długą trasę, przez PKS, jeździć tamtędy to masakra. Ja w ogóle lubię jeździć tramwajami, to sobie czasem wsiądę i jadę, to wiem. 15 – na Junikowo, 14 – na Głogowską, na Górczyn, 16 – teraz jeździ na Lecha, a jeszcze niedawno było tak, że jeździła przez Kaponierę i tam przez Marcinkowskiego, a teraz jeździ na Lecha”.

² D. Silverman, *Interpretacja danych jakościowych: metody analizy rozmowy, tekstu i interakcji*, Warszawa 2007, s. 114-132.

³ G. Vignaux, *Le discours acteur du monde: énonciation, argumentation, et cognition*, Gap 1988, s. 176.

⁴ *Ibidem*.

⁵ Ch. Boix, *Du minimalisme argumentatif dans le discours contemporain*, w: Ch. Boix (red.), *Argumentation, manipulation, persuasion*, Paris 2007, s. 17.

⁶ Wyjaśnienie skrótów: P – pytający; P01, P02, P03, P04, P05, P06 – respondenci mieszkający na osiedlach w pobliżu Pestki; N07, N08, N09, N10 – respondenci nie mieszkający bezpośrednio przy trasie PST.

Przychodzi na myśl opisywana przez Ervinga Goffmana dramatyzacja działalności, jeden z elementów „występu”, w czasie którego jednostka „wyposaża swoją działalność w znaki (tutaj: znaki językowe – przyp. J.K.) pozwalające dramatycznie oświetlić i wydobyć z cienia przemawiające na jej korzyść fakty, które w innym wypadku mogłyby pozostać niewidoczne lub niezauważone”⁷. W cytowanym wyżej fragmencie dramatyzację działalności widać doskonale w momencie, kiedy P06 już na samym początku zaczyna udowadniać swoją kompetencję w dziedzinie funkcjonowania komunikacji miejskiej w Poznaniu. Omawiane wypowiedzi są długie, zdania natomiast krótkie, poruszające za każdym razem nowy aspekt rzeczywistości, nawet jeśli respondent odwołuje się w nich do wiedzy potocznej (na przykład: poranne tramwaje rozwożą ludzi do pracy).

O znajomości tematu świadczyć mają emocjonalnie nacechowane wyrazy (typu: „straszenie”), osobiste oceny komfortu jazdy („Jeździć tamtędy to masakra”), wreszcie – łączenie tematu rozmowy z własnymi upodobaniami („Ja w ogóle lubię jeździć tramwajami, to sobie czasem wsiądę”), co powoduje, że trudno nieraz odróżnić opis faktu od osobistego komentarza. Takie nawiązywanie wprost do osobistego doświadczenia („Sobie czasem wsiądę i jadę, to wiem”) zaświadcza o kompetencji i legitymizuje prawo interlokutora do zabierania głosu na dany temat⁸.

Istnieje wszelako spora część respondentów, którzy takiej dramatyzacji działalności nie dokonali. Wybierali oni drugą strategię odgrywania roli eksperta. Na pytanie „Co to jest Pestka?” odpowiadali prosto: „Poznański Szybki Tramwaj”, a proszeni o wymienienie kursujących tędy linii, ograniczali się do wskazania odpowiednich numerów. Interesujące jednak jest to, że to właśnie oni (P01, P02, P03, P04 i N09), a nie osoby, które wybrały wcześniej omawianą strategię, pod koniec wywiadów wykazali się znajomością największej liczby szczegółów związanych z każdym przystankiem Pestki. Wymieniali wtedy nie tylko dobrze wszystkim znane nazwy osiedli czy centrów handlowych, ale także numery linii autobusowych, znajdujących się w pobliżu każdego przystanku. P04 wskazał nawet na budynek „Batman” (nazywany tak ze względu na swój czarny kolor), znajdujący się niedaleko przystanku Słowiańska.

Z takiego obrazu rzeczy wysunąć można wniosek, że dramatyzację działalności na początku interakcji wybierają osoby, których wiedza na poruszany w rozmowie temat nie jest szczególnie imponująca. Dlatego już na początku wywiadu prezentują oni nadmiar informacji tak, aby późniejsze ewentualne ślady niekompetencji nie zostały przez pytającego zauważone. Z kolei strategię polegającą na udzielaniu krótkich odpowiedzi w pierwszej fazie rozmowy, zauważyć można u respondentów pewnych własnej znajomości przedmiotu. Wiedząc, że wywiad potrwa dłużej, niż krótka sonda uliczna, mogą ze spokojem czekać na pytania ogólniejsze, otwarte, w odpowiedzi na które będą mogli wykazać się ważnymi z punktu widzenia pytającego wiadomościami.

TRZY ZASADY. JAK NALEŻY MÓWIĆ O PESTCE?

Po pierwsze, Pestka widziana jest przez naszych rozmówców z perspektywy funkcji pełnionej dla miasta i jego mieszkańców: PST to przede wszystkim środek służący przemieszczaniu się do centrum. Myślenie w kategoriach użytkowych (a nie na przykład w kategoriach wizytówki czy symbolu Poznania) ujawniało się często w odpowiedziach na pytania typu: „Co by było, gdyby nie wybudowano Pestki?”, „Czy wyobrażasz sobie Poznań bez Pestki?”:

⁷ E. Goffman, *Człowiek w teatrze życia codziennego*, Warszawa 2000, s. 60.

⁸ Ch. Boix, *op. cit.*, s. 19.

P: „Co byś zrobiła, gdyby Pestka zepsuła się na tydzień, a Ty akurat miałabyś dojechać gdzieś na trasie Pestki?”

N08: „Prawdopodobnie weszłabym w jakiś autobus i sobie przejechała po prostu z kilkoma przesiadkami, jeśli trzeba. Ale szczerze mówiąc, nie wyobrażam sobie sytuacji, gdyby Pestka stanęła na cały tydzień. (...) Myślę, że to byłby po prostu mały pogrom”.

W językowym obrazie świata, rysowanym w wypowiedziach respondentów, Pestka pełni przede wszystkim funkcję użytkową. Trasa ta umożliwia niezbędne w życiu codziennym wzajemne relacje poznaniaków: jest środkiem przemieszczania się z jednego miejsca znaczącego w życiu jednostki (dom, praca) do innego miejsca znaczącego, w którym realizuje się cel, intencję podróży (spotkanie z przyjaciółmi, zakupy, uczestniczenie w zajęciach). Kiedy wielokrotnie służy ona realizacji danego celu, a przemieszczanie się nią ma charakter regularny, jej znaczenie w życiu codziennym badanej grupy relatywnie wzrasta.

Zdominowanie przez funkcję użytkową powoduje, że nasi rozmówcy mają trudność ze wskazaniem na inne – hipotetyczne zatem – funkcje omawianej trasy. Nie potrafili oni, na przykład, odpowiedzieć na pytanie, czy mieszkańcy Poznania są dumni z Pestki, czy też nie (P04, P02). Ciekawe wydaje się też stwierdzenie P04: Pestką owszem, można się pochwalić, ale jest ona „głównie czasowym udogodnieniem”, a mieszkańcy Rataj, którzy „nie mają bezpośrednio [kontaktu] z tym odcinkiem od Teatralki do Sobieskiego, na pewno, gdyby nie było Pestki, aż takiej różnicy by nie odczuli u siebie”. W podobnym tonie rzecz przedstawiała także respondentka P02. Zapytana, czy mieszkańcy są dumni z Pestki, odniosła się do pytania z pewną rezerwą:

P02: „Może te 10 lat temu, jak to się budowało, to może byli naprawdę dumni, teraz już chyba ludzie nie zwracają na to takiej uwagi i nie mówią: ‘a jesteśmy dumni, bo mamy Pestkę’, ale na pewno jest to dość duże udogodnienie i bez niej byłoby ciężko”.

Pestka jest więc elementem życia społecznego poznaniaków, pozwalającym na wypowiadanie się na wiele tematów, jednak nie na tyle wyraźnym, aby mówić o nim w kategoriach symbolu. Postrzeganie trasy PST właściwie wyłącznie z punktu widzenia użyteczności, przy marginalnym uwzględnianiu innych zalet Pestki, w gruncie rzeczy uniemożliwia uznanie jej za symbol miasta; nie jest ona związana z wymiarem emocjonalnym czy nawet propagandowym, jak – na przykład – magistrala węglowa z 1933 r. łącząca Śląsk z Gdynią. Poza tym, choć Pestka pozostaje ciągle ewenementem na tle funkcjonowania transportu publicznego w innych polskich aglomeracjach, trudno też, aby stała się wizytówką całego Poznania, gdy łączy zaledwie centrum miasta z osiedlami położonymi w północnej jego części i gdy nie można uznać jej za coś naprawdę spektakularnego. Potrzeba do tego rozwiniętej sieci tras tego typu, aby mogła stać się punktem odniesienia w mówieniu o całości miasta, jak to jest w przypadku londyńskiego czy paryskiego metra.

Z zasadą, że Pestka pełni dla Poznania przede wszystkim funkcje użytkowe, związana jest kolejna reguła, być może porządkująca w jeszcze większym stopniu dyskurs na ten temat. Polega ona na wypowiedzianiu się o Pestce w jak najlepszy sposób i podejmowaniu takiej krytyki, która nie burzyłaby ogólnego, pozytywnego obrazu Szybkiego Tramwaju. Podkreślmy przy tym, że dostrzeganie słabych punktów PST miało również charakter praktyczny; zazwyczaj odnoszono się do samego funkcjonowania Pestki, a nie, na przykład, do tego, czy należycie jest ona wykorzystywana w tworzeniu wizerunku miasta itd. Takim „użytkowym” problemem, poruszonym przez jednego z respondentów, była m.in. kwestia dotycząca biletów (P03: „No i uważam też, że powinny być bilety na przystanki, a nie minuty. Na przykład na 5-6 przystanków, a nie na 10 minut, bo to różnie bywa jak się stoi [w korku] czy na jakichś skrzyżowaniach”) oraz sytuacje, kiedy tramwaj Pestki psuje się i staje na środku trasy.

Aby lepiej poznać opinię poznaniaków o PST, pytaliśmy również o ocenę całego systemu komunikacji miejskiej w Poznaniu. Okazało się, że opinie o transporcie publicznym w stolicy Wielkopolski są również wyjątkowo pochlebne. Jeśli nawet respondenci mówili o jakichś jego mankamentach, to ogólna ocena jego funkcjonowania była pozytywna.

Jaskrawym przykładem takiego zadowolenia jest stanowisko P06, której wypowiedź przypomina prawdziwy hymn pochwalny na cześć miasta:

P06: „Generalnie w Poznaniu jest najlepiej rozwiązana komunikacja, z jaką się spotkałam do tej pory. Ja będę zawsze chwalić poznańską komunikację. Generalnie jest (...) fantastycznie rozwiązane, jeśli chodzi o połączenie z innymi częściami miasta, no i świetnie zrobione. Oni cały czas starają się modernizować te wszystkie linie, linie Pestki również, tak że naprawdę świetnie”.

Pochwalny ton P06 wydaje się trochę na wyrost, gdyż często bywa konfrontowany z krytykami uwidoczniającymi, że transport publiczny w mieście nie jest bynajmniej idealnie zorganizowany. Tym, co przeważało, nie były ani „pieśni pochwalne”, ani wypowiedzi totalnej krytyki. Dominował schemat „tak, ale”, dzięki któremu pozytywne stanowisko respondentów stawało się bardziej wiarygodne (N10: „No myślę, że Poznań nie wypada najgorzej, no wiadomo, że mogłoby być lepiej, ale mogę dojechać właściwie wszędzie, gdzie chcę”). Efektem tego są odpowiedzi z jednej strony logicznie sprzeczne (pozytywnym opiniom przeciwstawia się opisy negatywnych doświadczeń), z drugiej – komunikacyjnie spójne, uwzględniające kontekst rozmowy ekspert - pytający, w którym ekspert nie może przedstawić rzeczywistości pozbawionej niuansów. Potwierdza to niemożność aplikacji narzędzi logicznych do badania konwersacji i do oddania za ich pomocą rzeczywistej dynamiki dyskursywnej⁹.

Za przykład niech posłuży odpowiedź respondenta P05. Jej silny walor argumentacyjny szczególnie zaznacza obecność wyrażenia „jest tak, że” (a także: „zdarza się tak, że”, mającego nieco mniej kategoryczny wydźwięk). Konstrukcja tego typu wprowadza informacje dodatkowe, a ze stylistycznego i pragmatycznego punktu widzenia uważana jest za ekwiwalent słowa „ponieważ”, wprowadzający usprawiedliwienie wcześniej podjętego działania lub uprzednio wyrażonej opinii¹⁰. „Jest tak, że” za jednym razem posłużyło respondentowi P05 na przedstawienie „obowiązkowych” pozytywnych opinii o Pestce, zgodnie z zasadą, że o trasie PST mówi się w możliwie jak najlepszy sposób: „Jak się tam jakiś tramwaj zepsuje, to tam jest podana od razu informacja przez ten megafon. To nie jest tak, że stoisz i nie wiesz, czy iść czy nie, czy co się stało”, za drugim natomiast wprowadziło opis negatywnego, sprzecznego z wcześniejszą oceną przypadku: „Często zdarza się tak, że tramwaj nie przyjeżdża”.

Schemat „tak, ale” opierający się zarówno na pochlebnej ocenie omawianego przedmiotu, jak i na przedstawieniu kilku negatywnych towarzyszących mu okoliczności uwiarygodniających cały przekaz, szczególnie widoczny był w wypowiedziach dotyczących bezpieczeństwa podróżujących na trasie Pestki. Żaden z naszych rozmówców nie spotkał się z jakąś sytuacją w Pestce, którą można by określić jako niebezpieczną. Zatem ich prywatne doświadczenie nie pozwalało sądzić, jakoby na przystankach PST narażeni byli na zagrożenie ze strony innych. Niemniej jednak respondenci angażowali się w przedstawianie hipotetycznych niebezpiecznych sytuacji, które można by wywnioskować choćby z przestrzennego rozmieszczenia przystanków, patrząc nawet na sam ich plan bez wychodzenia z domu i regularnego uczęszczania trasą (N10: „Kieszonkowcy są wszędzie”; N07: „To znaczy, przystanki są w takich tunelach, więc można powiedzieć, że tam może być niebezpiecznie wieczorami”; N07:

⁹ G. Vignaux, *op. cit.*, s. 78.

¹⁰ B. Salazar, *Argumentation et reprise. Le rôle de es que... dans le parler quotidien en espagnol*, w: Ch. Boix (red.), *op. cit.*, s. 382-383.

„W sumie w tramwaju wiadomo, trzeba uważać na torebkę, bo zawsze jest tam duży tłok”). Ponieważ to, o czym mówili, pozostawało ciągle w obszarze przypuszczalnych wydarzeń (N09: „Niektórym może się zdarzać”), jasny, pozytywny obraz Pestki w niczym nie został naruszony, a jednocześnie sami respondenci mogli zaprezentować się w roli ekspertów wiarygodnych, kompetentnych i – co tutaj najistotniejsze – pozbawionych naiwnego zapatrywania się na przedmiot dyskusji, dostrzegających w tym obrazie elementy, które mogłyby takiemu pozytywnemu wizerunkowi zaszkodzić.

Zauważmy, że nasi interlokutorzy skutecznie potrafili wykorzystać nabyte umiejętności konwersacyjne, aby budować spójne, wiarygodne w swym wydźwięku wypowiedzi. Służyło temu nie tylko mieszanie pozytywnych opinii z negatywnymi doświadczeniami (wcześniej, przy ocenie komunikacji miejskiej), mówienie o zagrożeniach jako jedynie hipotetycznych, ale także – o czym za chwilę – konfrontowanie własnych pozytywnych emocji z tymi teoretycznie zakładanymi niebezpieczeństwami. Zagrożenia – nie dość, że przypuszczalne, a przez to mało prawdopodobne – zestawiane były z osobistym przekonaniem o ich nikłym oddziaływaniu (N08: „Nie ma z tym problemu”), a o zasłyszanych incydentach mówiono tak, jakby nie były one brzemiennie w skutkach (N08: „Napadną mnie, nie napadną”). Dla wiarygodnego odgrywania roli eksperta wymieniano jedynie możliwe zagrożenia bez specjalnego zatrzymywania się nad danym problemem. Nie pojawiły się, na przykład, wątki dotyczące przebiegu ewentualnego incydentu i jego konsekwencji. Mówiąc o hipotetycznych, trudnych sytuacjach, używano słów emocjonalnie neutralnych (N08: „złodziej”, N10: „kieszonkowcy”) lub nawet ośmieszających (P10: „dresiarstwo”; P05: „Jacyś kolesie, jakieś drechy i krzyczą coś, no tak dla siebie”), zamiast wywołujących strach (takich jak „przestępcy”, „bandyci”, „napad”), a także skierowywano rozmowę na temat niecodziennych, dziwnych zachowań w ogóle (P02: „Nie spotkałam się z żadnymi bójkami, tylko czasem ktoś flirtuje, coś...”), co powodowało silne złagodzenie wrażenia, jakie niesie ze sobą ewokowanie danego wykroczenia.

Kolejnym zabiegiem językowym o podobnym efekcie były rozbudowane zdania na temat działań MPK i władz miasta, mających na celu zapobieganie pojawianiu się zagrożeń na przystankach i w tramwajach. Skupiano się zwłaszcza na obecności kamer w tych miejscach. Skutkiem takich zabiegów było wywołanie wrażenia znajomości tematu oraz konsekwentne podtrzymanie pozytywnego obrazu Pestki.

Trzecią zasadą, jaka organizowała wypowiedzi respondentów na temat Pestki, jest wysoka ocena trasy PST w porównaniu ze „zwykłymi” tramwajami, z metrem, autobusami i z prywatnym ruchem samochodowym. Na podstawie zgromadzonych wywiadów można by nawet stworzyć hierarchie środków transportu w Poznaniu. Pierwsze miejsce zajmowałaby Pestka, drugie – pozostałe tramwaje¹¹. Ich główną zaletą jest to, że nie stoją w korkach tak, jak autobusy, które uplasowałyby się na trzecim miejscu za tramwajami. Powtórzmy, respondenci, mieszkający w pobliżu trasy PST, w sytuacji, w której muszą jechać w kierunku centrum, wybierają Pestkę niejako automatycznie, gdyż jazda autobusem albo innym tramwajem (niektórzy mieszkańcy Winograd mają równie blisko do tramwaju linii 4 i 10, co do PST) jest dużo bardziej czasochłonna.

Na czwartym miejscu w hierarchii środków transportu w Poznaniu znalazłby się prywatny transport samochodowy, z którego nasi respondenci – studenci – korzystają raczej rzadko. Zazwyczaj jest on oceniany neutralnie lub jako zło konieczne. Pojawiały się opinie, aby skutecznie ruch ten ograniczyć, zwłaszcza w centrum Poznania.

¹¹ Zresztą, powiedzenie o Pestce „tramwaj” byłoby dla wielu sporym uproszczeniem. Łatwo zauważyć to w wypowiedzi P02: „Yhm, nie, akurat mieszkam w takim miejscu, że mam wszędzie blisko, bo mam w sumie 7 minut do tramwaju, 5 do Pestki i do autobusu chyba też 5 minut.”.

Warto przypomnieć, że konstruowanie podobnych klasyfikacji jest stałą cechą każdego dyskursu. Jego podmioty tworzą definiujące rzeczywistość klasy obiektów, obejmujące dziedziny związane z tymi obiektami, miejsca ich istnienia, a także pojęcia, jakie można by im przyporządkować¹². Są to kategorie istniejące zawsze i jedynie w relacji do innych obiektów; aby zdefiniować jeden z nich, porównuje się go z drugim, biorąc pod uwagę wybrane cechy (przy czym jedne właściwości są ważniejsze, niż inne), dając początek hierarchizującym prostym zdaniom typu: „X szybszy od Y”, „A cięższy od B” itd.¹³ Indeksacja obiektów widoczna jest w dyskursie dzięki postępującej tematyzacji, dlatego nie należy uważać jej za gotowy słownik raz skonstruowanych pojęć. Wyłania się ona w czasie dyskursu w podnoszonych przez podmiot opozycjach i różnicach, wypracowywana w kolejnych wypowiedziach, choć najistotniejszy wydaje się sam początek, który staje się punktem odniesienia konstytuującym cały dyskurs¹⁴. O ważności dla całej rozmowy stwierdzenia respondentów-ekspertów: „Pestka jest szybka”, pisaliśmy już na początku analizy wywiadów. W tym miejscu podkreślmy jedynie skłonność podmiotów do hierarchizowania klas obiektów (skoro Pestka jest szybka, inne pojazdy są wolniejsze lub niewiele szybsze) oraz do definiowania natury każdego z obiektów przez asocjacje z różnymi pojęciami, dziedzinami (Pestka → Poznań; Pestka → szybka, niedroga, użyteczna; metro w Warszawie → ciągle w budowie, drogie).

Efektom konstruowania klas obiektów jest nie tylko indeksowanie samych obiektów, ale także pojęć krajoznawczych z nimi. Dlatego pytanie, w którym respondenci proszeni byli o zestawienie cech metra i Pestki, stało się przyczynkiem nie tylko do porównań obydwu sposobów szybkiego przemieszczania się, ale również do tego rodzaju wypowiedzi na temat cech Poznania i innych polskich miast, w tym Warszawy, w której funkcjonuje już metro. W zestawieniach tych Pestka jawiła się jako idealny środek transportu dla stolicy Wielkopolski, a sam Poznań – jako miasto duże, potrzebujące szybszych niż „zwykłe tramwaje” rozwiązań, ale nie na tyle wielkie, by konieczne było budowanie drogiego metra.

Metro jako inwestycja przegrywa z Pestką ze względu na czas i koszty wybudowania, koszty eksploatacji (N01: „[Metro] jest dużo droższe i budowa metra jest dosyć droga”) oraz funkcjonalność (N08: „Poznań nie jest miastem rozległym”). Panowało przekonanie, że pieniądze publiczne, zwłaszcza w czasie przygotowań do Euro 2012, trzeba wydawać rozsądnie, nawet jeśli pod jakimś względem metro można uznać za atrakcyjniejsze (wygoda, szybkość). Z jednej strony respondenci okazywali świadomość tego, że obecność metra w danym mieście w jakimś stopniu określa jego rangę (według zasady: im szybciej, tym lepiej), z drugiej jednak – ostatecznie najistotniejsze było dla nich, aby charakter komunikacji miejskiej odzwierciedlał rzeczywiste potrzeby mieszkańców.

W ten sposób „Pestka”, „metro” i „zwykłe tramwaje” (oraz to, w jakim stopniu są one funkcjonalne dla danego miasta) stały się kluczami do określenia miejsca, jakie zajmuje Poznań i inne polskie aglomeracje w zbiorowej świadomości poznaniaków. Stolica Wielkopolski plasuje się w tych mentalnych rankingach zawsze wysoko właśnie dzięki Pestce, która uważana była za najlepsze rozwiązanie komunikacyjne dla miasta takiej wielkości, jak Poznań. Warszawa – być może także z racji stereotypowego postrzegania jej mieszkańców¹⁵ – w porównaniu z Poznaniem traciła na znaczeniu jako aglomeracja, gdzie zdecydowano się na realizowaną od wielu lat, ciągle nieskończoną kosztowną inwestycję. Większość respondentów, jakby zapominając, że wybudowanie trasy podobnej do PST wymaga dużej wolnej przestrzeni, której przecież brak jest w warszawskim śródmieściu (przypomnijmy, że PST pozwala jedynie na dojazd do

¹² G. Vignaux, *op. cit.*, s. 177.

¹³ *Ibidem.*

¹⁴ *Ibidem.*, s. 181.

¹⁵ Szerzej na temat powstawania stereotypów i ich funkcjonowania w społeczeństwie, por. T. Pałeczny, *Interpersonalne stosunki międzykulturowe*, Kraków 2002, s. 132-134.

centrum Poznania, dalsza podróż przebiega już zwykłymi torami), wyrażała przeświadczenie, że Pestka to najlepsze antidotum na problemy komunikacyjne innych dużych polskich miast, także Warszawy.

Co najważniejsze, w dyskursie z naszymi rozmówcami istotna różnica między metrem z dużymi wagonami a Pestką, którą mogą jeździć jedynie mniej pojemne tramwaje, umykała, stawała się w gruncie rzeczy nieistotna (P05: „Właściwie to jest to samo, tylko na powietrzu, a tamto w środku”; N10: „Jest to jakaś alternatywa i nawet alternatywa godna polecenia według mnie”, P09: „Te nowe tramwaje (...), prawie że odpowiadają standardom pojazdów metra i szybkość również zaczyna być podobna”). Choć we wcześniejszych sekwencjach respondenci, wymieniając słabe punkty transportu publicznego w Poznaniu, często wspominali o przepelnionych tramwajach, w momencie, kiedy trzeba było porównać Pestkę z metrem, żaden z nich już o tej przewadze kolei podziemnej nad trasą PST nie wspominał. Dlatego, zgodnie z zasadą, że o Pestce należy wyrażać się pochlebnie, uwypuklano przede wszystkim podobieństwa między nią a metrem, zwłaszcza kwestię szybkości przejazdu z jednego miejsca na drugie. Zatem nie tylko przedstawiano minusy metra (koszty, czas wybudowania), powtarzając przy tym pozytywne cechy Pestki, ale także skutecznie zastosowano zabieg, polegający na podkreślanu podobieństw przedmiotu, o którym mowa, z drugim, posiadającym obiektywnie więcej atutów.

Ponadto – według zasady, że należy odwoływać się do praktycznych przesłanek – z góry przyjmowano założenie, że metro jest funkcjonalnie niezbędne dla miast większych od Poznania. Z konwersacyjnego punktu widzenia było to działanie efektywne, pozwalające na zamknięcie tej niewygodnej dla respondentów części dyskusji. W szerszej perspektywie natomiast przyjęcie wspomnianego założenia było całkowicie fakultatywne; wystarczy przypomnieć, że sprawnie działające metro istnieje choćby we francuskim Rennes, mieście ponad dwa razy mniejszym od Poznania.

Wprawdzie żaden z respondentów bezpośrednio Warszawy z Poznaniem nie porównywał, jednak z rozmów jasno wynikało, że Poznań wybrał opcję najlepszą z możliwych, podczas gdy Warszawa taką, która przerosła jej ambicje, nie rozwiązując problemu zakorkowanych ulic (N10: „[Pestka to rozwiązanie] tańsze dużo, szybsze na pewno w budowie też – wiadomo jak to Warszawa buduje metro”). Widać tu wyraźnie wpływy lokalnego patriotyzmu, zdystansowanego, a nawet nakierowanego antagonistycznie wobec Warszawy, odwołującego się do stereotypów dobrze zarządzanego Poznania i nieskutecznych, źle zorganizowanych warszawiaków. Choć w analizowanych wywiadach przejawiał się on w warstwie pozbawionej jakiegokolwiek agresji (komponent kognitywny) i polegał na konstruowaniu „opowieści kulturowych”¹⁶ o sprawnie funkcjonującej poznańskiej Pestce, to jednak był on zauważalny w każdej przeprowadzanej rozmowie. Dodajmy tylko, że jeśli już nasi interlokutorzy uważali za rozsądne zainstalowanie metra w jakimś innym ośrodku miejskim, to jedynie w nigdy nienazwanych z imienia „większych aglomeracjach” (N09) albo w Berlinie – mieście wyraźnie wyprzedzającym ze względu na znaczenie nie tylko Poznań, ale także Warszawę (P06: „No na przykład w Berlinie myślę, że metro jest rozwiązane idealnie, ale tam jest dużo ludzi”).

MÓWIENIE O PESTCE A KONSTRUOWANIE OBRAZU WŁASNEJ OSOBY

Nocna Pestka. Imprezowicze a porządni studenci

W wywiadach zadawaliśmy pytanie „Co sądzisz o nocnej Pestce?”, czyli pytanie o nocny tramwaj N21. Uważna lektura transkrypcji tej części naszych rozmów pozwoliła nam utwierdzić się

¹⁶ Por. D. Silverman, *op. cit.*

w przekonaniu, że nasi respondenci, mówiąc o Pestce, wypowiadali się także o sobie, konstruując określony obraz siebie¹⁷.

Pytanie dotyczące opinii o nocnej Pestce dla każdego z naszych interlokutorów stanowiło pretekst do prezentowania własnego stosunku do prowadzenia „nocnego życia” i uczestnictwa w imprezowym życiu młodych poznaniaków. Przedstawiali oni nie tyle komentarze na temat komfortu jazdy nocną linią czy częstości kursowania jej tramwajów, co zaświadczeni o tym, jak regularnie (i czy w ogóle) wychodzą ze znajomymi wieczorem tak, jakby wiarygodne wypowiedzenie się o tramwajach N21 musiało wiązać się z częstą zabawą w nocy, a nie z innym rodzajem aktywności, jak praca czy konieczność dojazdu w odległe miejsce. Wszystkie odpowiedzi respondentów związane z tematem nocnej Pestki i – jak się okazało – tematem nocnego życia w Poznaniu, podzieliłiśmy w zależności od prezentowanego stosunku do nocnych eskapad, wyróżniając umownie według tego kryterium „imprezowiczów” i „porządných studentów”.

Wielu badanych na pytanie „Co sądzisz o nocnej Pestce?” przechodziło od oceny tej trasy tramwajowej do opowiadania o sobie i swoich doświadczeniach związanych z nocnymi podróżami. Tacy respondenci zazwyczaj dobrze oceniali nocną Pestkę. Upraszczając sprawę, możemy nazwać ich „imprezowiczami”:

P: „Co sądzisz o nocnej Pestce?”

P06: „No uważam, że jest fantastycznym miejscem na prowadzenie obserwacji zachowań, reakcji ludzkich. Uwielbiam w ogóle, tak najbardziej w godzinach 3-4 N21, zwłaszcza, jeśli sama jestem pod wpływem alkoholu i sama jestem wiesz... coś trzeźwo kojarzyć”.

Natomiast „porządnymi studentami” nazwaliśmy tych spośród respondentów, którzy właściwie nigdy nie jeździli nocną Pestką. Oni również obok oceny trasy N21 poruszali aspekt zachowania jeżdżącej nią młodzieży, przytaczając jednak doświadczenia „zasłyszane”, a nie własne, i odnosząc się do nich wyraźnie negatywnie:

N08: „No właśnie jeszcze nigdy nie korzystałam z nocnej Pestki, nie wiem czy może nie ‘na szczęście’. Bo akurat słyszałam różne rzeczy. I to, że jest mało bezpieczna, i to, że zazwyczaj wraca podpiita młodzież (...) w tych tramwajach”.

Pozostali „porządni studenci”, jak N07, odpowiadali zaledwie w kilku słowach, powstrzymując się od ocen (P: „Co sądzisz o nocnej Pestce?”, N07: „Nie wiem, nigdy nie jechałam”). Podobne rezygnacje z zabierania głosu odkrywają niezdecydowanie rozmówcy¹⁸ i uważa się je za radykalną zmianę w aktywności podmiotu prowadzącego argumentację¹⁹. Ekspert daje w ten sposób jasno do zrozumienia, że proponowany wątek nie jest dla niego interesujący. Pytający ma ciągle jednak możliwość kontynuowania dotychczasowej wymiany konwersacyjnej albo zamknięcia jej (to on dopóki, dopóty trwa wywiad, decyduje o otwarciu i zamknięciu każdej wymiany). W pierwszym przypadku pytający może poprosić o doprecyzowanie lub uzasadnienie, przez co wprowadzona zostałaby wymiana strukturalnie podporządkowana starej, skoncentrowanej wokół poprzedniego wątku²⁰. Zamknięcie wymiany nastąpiłoby natomiast wtedy, kiedy pytający przeszedłby do następnego wątku, poprzedza-

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ R. Sabry, *Stratégies discursives: digression, transition, suspens*, Paris 1992, s. 170.

¹⁹ *Ibidem*, s. 172.

²⁰ S. Rémi-Giraud, *Délimitation et hiérarchisation des échanges dans le discours*, w: J. Cosnier, C. Kerbrat-Orecchioni (red.), *Décrire la conversation*, Lyon 1987, s. 41.

jąc to działanie jasnym sygnałem kończącym poprzedni temat, typu: „oczywiście”, „ok”, „dobrze”²¹. Choć z konwersacyjnego punktu widzenia, nic nie stało ku temu na przeszkodzie, aby wprowadzić strukturalnie podporządkowaną poprzedniej wymianę, w każdym z dziesięciu wywiadów, które poddaliśmy analizie, pytający wybierali opcję zamknięcia wymiany. To powstrzymanie się od kontynuowania wątku zgodnie z intencją interlokutora należy uznać za wyraz przewagi dyskursywnej eksperta nad pytającym. Wprawdzie formalnie drugi z nich zamyka każdą sekwencję, w praktyce to od pierwszego zależy, w jakim stopniu proponowany temat będzie eksplorowany. Uzasadnienie N07: „Nie wiem, nigdy nie jechałam”, zostało zatem uznane przez pytającego za wystarczające (pod względem stopnia eksploracji tematu), a – co za tym idzie – sam sposób odgrywania przez niego roli eksperta za satysfakcjonujący; N07, zachował dzięki temu twarz²² – i jako ekspert, i jako „porządny student” – gdyż jego argumentacja nie została zakwestionowana.

Bilety tramwajowe i autobusowe a różne ujęcia sprawiedliwości

Sprawa dostępności biletów Pestki jest dla respondentów chyba największym problemem²³. W pobliżu trasy PST bilety jednorazowe dostępne są tylko w kioskach nad przystankami. Wieczorami, kiedy wszystkie kioski są już zamknięte, osoby nieposiadające biletu wielokrotnego przejazdu, skazane są na jazdę na gapę lub na zrezygnowanie z korzystania z Pestki. Jednak nawet w ciągu dnia nie zawsze do końca wiadomo, które sklepy i kioski na terenie miasta prowadzą sprzedaż biletów MPK, co jest szczególnie uciążliwe dla nieznających jeszcze topografii Poznania przyjezdnych.

Respondenci, odgrywający rolę kompetentnych ekspertów, nie ograniczali się do przedstawienia mankamentów związanych ze sprzedażą biletów, za każdym razem proponując jedno lub kilka rozwiązań tego problemu. Pierwszą metodą radzenia sobie z takimi sytuacjami jest wcześniejsze kupienie „sieciovki”, czyli biletu tygodniowego, miesięcznego lub na dłuższy okres, upoważniającego do poruszania się zarówno autobusami, jak i tramwajami. Bilet ten ma często postać karty magnetycznej (KomKarty), którą po upływie terminu ważności można doładowywać w punktach MPK i w niektórych kioskach. KomKarta, którą posiadała większość z naszych rozmówców, jest uznawana za dobro specyficznie poznańskie i do tego relatywnie tanie (N09: „W innych miastach nie występuje coś takiego jak KomKarta, można kupić sieciovkę na jeden miesiąc, a w Poznaniu można nawet bodajże do 2 lat”).

Drugim sposobem rozwiązywania trudności z dostępnością biletów MPK były propozycje postawienia na trasie Pestki automatów sprzedających bilety, podobnych do tych, które istnieją już w innych miastach w Polsce. Ich zamontowanie popierali wszyscy respondenci.

Na kolejny pomysł – kupowanie biletów u kierowcy – wskazali respondenci N07 i P02. Propozycja ta nie znalazła jednak pełnego poparcia u respondenta P05. Wymienił on kilka ujemnych stron sprzedawania biletów u kierowców:

P05: „Z kolei z kupowaniem u kierowców byłby problem, bo to ‘wiara’ przychodziłaby do kierowcy, to nie dość, że musiałby wydawać, to jeszcze by musiał czekać na przystanku, lepsze byłyby automaty. Później te tramwaje śpieszą się, bo się spóźniają, nie, to jeszcze gorzej by było. W nocnych teraz można kupić u kierowców, i to jest w porządku, bo tam tylko kilka osób na przystankach wsiada, i tak te nocne

²¹ R. Bouchard, *Structuration et conflits de structuration*, w: J. Cosnier, C. Kerbrat-Orecchioni (red.), *op. cit.*, s. 94-95.

²² E. Goffman, *op. cit.*

²³ Przytaczane wypowiedzi pochodzą z marca 2008 r., kiedy podobne automaty nie funkcjonowały jeszcze w Poznaniu. W kwietniu 2009 r. zamontowano w mieście 40 biletomatów.

autobusy długo czekają na tych przystankach i zresztą, mają taki rozrzut, że mogą sobie pozwolić na to, żeby wydawać bilety, ale w ciągu dnia to nie”.

Propozycje respondentów pełniły funkcję przywracania pamięci obrazu sprawnej, szybkiej i użytecznej Pestki, chwilowo zatraconego przez wspomnienie o czasie, który trzeba poświęcić na szukanie sklepu prowadzącego sprzedaż biletów i o stresie spowodowanym jazdą na gapę. Przyjmowano (z wyjątkiem P05) strategię mówienia tylko o plusach proponowanych rozwiązań; łatwość wprowadzenia w życie takich pomysłów umniejszała znaczenie omawianego problemu. Skoro recepty na jego rozwiązanie były proste, obecnie opisywane trudności wobec wszystkich wcześniejszych zalet Pestki wydawały się zupełnie nieistotne.

Natomiast jeśli przyjrzymy się dokładnie odpowiedziom na pytanie o podwyżki cen biletów i wysokości kar za jazdę bez nich, zauważymy, że wywoływały one przynajmniej dwie różne reakcje. Każda z nich – jak sądzimy – oparta jest na innym rozumieniu sprawiedliwości. Dla jednych – nazwalimy ich arbitralnie „biurokrata” – jazdy bez biletu nie można w żaden sposób usprawiedliwić, a kary za taki występki powinny być egzekwowane w każdym przypadku. Dla drugiej grupy ocena jazdy na gapę również była moralnie wątpliwa, jednak „wielkoduszni rządcy” tym różnili się od „biurokratów”, że potrafili wymienić różne sytuacje, kiedy winę razem z gapowiczem dzielą po równo pech, właściciele zamkniętych kiosków z biletami, nadgorliwi kontrolerzy czy ludzka skłonność do zapomnienia.

Dla „biurokratów” podwyżki były nieprzyjemnym dla nich samym, ale jednak koniecznym przedsięwzięciem. Twierdzili, że po pierwsze ceny biletów w Poznaniu od lat są relatywnie niskie, po drugie, że taki zabieg władz miasta zmobilizuje do wydania pieniędzy na bilet (jednorazowy lub wielokrotnego użytku) tych, którzy dotychczas jeździli na gapę.

Taki typ myślenia reprezentowała nawet respondentka P06. Przyznała ona, że jazdę bez biletu uważa za zachowanie „strasznie chamskie”, tłumacząc, że właśnie z powodu gapowiczów MPK nie może utrzymać się z biletów, które i tak nie są w jej ocenie drogie (ważność argumentów racjonalnych, finansowych). Dlatego szczególnie interesujące wydaje się w tym kontekście zdanie, w którym krytykuje ona kontrolerów: „Co nie zdążysz dobrze wsiąść do tramwaju, a oni już cię łapią”. Pełni ono funkcję wtrącenia w całym ciągu argumentacyjnym; jest elementem zdradzającym konfliktowe postrzeganie tematu przez interlokutora, ujawnia dostępny mu konkurencyjny, odmienny sposób argumentowania, biegnący w przeciwnym kierunku niż ten wcześniej prezentowany²⁴. Stanowczy wyraz całej wypowiedzi, odwołującej się do praw wolnego rynku, jest przez to nieco stonowany, wprowadza argument przeciwnej natury (jednostkowej, emocjonalnej, zamiast ogólnej, finansowej), choć nie pozostawia wątpliwości co do stanowiska respondenta wobec poruszanej kwestii. Za sprawą dygresji ekspert może unaocznić znajomość problemu, jego skomplikowanie, myślenie wielotorowe i jednocześnie jest zdolny do konsekwentnego prezentowania własnego stanowiska. Dzięki temu zdanie: „Co nie zdążysz dobrze wsiąść do tramwaju, a oni już cię łapią”, w podwójny sposób podkreśla wiarygodność eksperta. Z jednej strony wskazuje na jego osobiste, bogate doświadczenie, a przez to legitymuje jego prawo do dalszego zabierania głosu²⁵, z drugiej zaś – nie jest przeszkodą w prowadzeniu spójnej argumentacji. Kolejne zdanie bowiem („Ale uważam, że to jest bardzo dobry pomysł, ponieważ jest mnóstwo ludzi, którzy jeżdżą bez biletów”) jest wypowiedziane, jakby niezależnie od wcześniejszej dygresji, powraca do poprzedniego tonu respondentki.

²⁴ Por. R. Sabry, *op. cit.*, s. 77-78.

²⁵ P. Charaudeau, *De l'argumentation entre les visées d'influence de la situation de communication*, w: Ch. Boix (red.), *op. cit.*, s. 19.

Jej konfliktowe spojrzenie na problem zostało już za sprawą wtrącenia ujawnione i spełniło zamierzoną rolę, jednak przez to, że kolejne zdania nie kontynuowały zasygnalizowanej innej możliwej „opowieści kulturowej”, argumentacja pozostała z konwersacyjnego punktu widzenia spójna.

Podobną rolę, łagodzącą surowy wizerunek „biurokraty” przyjęty przez respondentkę P06, jednak nie mającą wpływu na moc argumentacyjną wypowiedzi, ma wprowadzanie słownictwa codziennego, kolokwialnego lub nawet wulgarnego. Zabiegi te przypominają wcześniej wspomnianą strategię „tak, ale”, uwiarygodniające całość dyskursu; choć są logicznie sprzeczne (ze względu na uwidocznione przeciwstawne argumenty), to jednak konwersacyjnie niezbędne (dla utrzymania wizerunku eksperta znającego skomplikowany charakter omawianego zjawiska).

Z drugiej strony, wśród respondentów znaleźli się „wielkoduszni rządcy”, którzy w różny sposób „ułaskawiali” przypadki jeżdżenia bez biletu kosztem wpływów do kasy MPK. W przeciwieństwie do „biurokratów” ich argumentacja odwoływała się nie do generalnych zasad (np. praw, jakim podlega każde przedsiębiorstwo), ale do jednostkowych przypadków, ze względu na które egzekwowanie ogólnych praw nie można uznać za bezwzględne. Podczas gdy „biurokratom” jedynie w ramach dygresji przychodziło mówienie o własnym doświadczeniu, „wielkoduszni rządcy” opierali na nim właściwie całą swą argumentację. Dowodząc słuszności swojej opinii, posługiwali się często jakoby zaczerpniętymi z ich życia historyjkami, w rzeczywistości pełnych toposów – kategorii, które mogłyby znaleźć się w opowiadaniach wielu innych ludzi, chcących wiarygodnie przedstawić własną argumentację na zbliżony temat²⁶. Przykładem takiej historyjki jest to, co powiedział respondent P05. Widać wyraźnie, że dostosowuje on swoją wypowiedź do toposu skargi człowieka niesłusznie ukaranego przez przedstawiciela władzy; stosuje gotowy scenariusz, wywołujący odpowiednie uczucia u interlokutorów, tutaj: przede wszystkim idące w parze emocje współczucia (wobec pokrzywdzonego-studenta) i wzdrygnięcia (wobec nieczulego funkcjonariusza)²⁷:

P05: „Ja w ogóle kiedyś miałem taką sytuację, że kanar mi wlepił mandat za to, że wieczorem chciałem przejechać parę przystanków, i nie miałem po prostu pieniędzy na bilet, nie, rany, miałem pieniądze na bilet, ale kiosk był zamknięty i nie mogłem nigdzie kupić biletów (...). No, ale to było na pierwszym roku. Przyjechałem do Poznania i dostałem ten mandat i w ogóle napisałem. Napisałem tam odwołanie, ale odpowiedzieli, że nie mam biletu – muszę płacić i oni mają to gdzieś, ale nie było gdzie kupić”.

Podobny scenariusz wypowiedzi wykorzystwała respondentka N08, mówiąca z przekonaniem, że kontrolerzy powinni niekiedy przyrykać oko na brak biletu w rękach podróżujących i uwzględnić różne okoliczności, takie jak przyjazd do Poznania osoby pochodzącej z innego miasta, weekend czy późna pora dnia. Tak samo, jak w odpowiedzi P05, również tutaj argumentacja miała charakter jednostronny, nie pojawiła się w niej żadna dygresja na temat finansowych potrzeb MPK. Można na tej podstawie wysnuć hipotezę, że dla potrzeb sprawnego przebiegu konwersacji w interakcji typu ekspert - pytający, możliwy jest albo dyskurs w pełni oparty na emocjach i indywidualnych doświadczeniach (wypowiedzi „wielkodusznych rządców”), albo dyskurs idealizujący, który w całości odwoływałby się do ogólnych praw i jedynie w ramach wtrącenia uwzględnił jednostkowe, nie ogólne przypadki („biurokraci”). Inaczej mówiąc, dygresje w dyskursie idealizującym w sytuacji ekspert - pytający uważamy za niezbędne dla wiarygodnego odgrywania roli eksperta. Stąd „biurokraci” nie zostali przez nas nazwani przymiotnikiem „bezduszni”, ponieważ nie stano-

²⁶ R. A mossy, A. Herschberg-Pierrot, *Stéréotypes et clichés: langue, discours, société*, Paris 1997, s. 15.

²⁷ Por. E. Eggs, *Le pathos dans le discours – exclamation, reproche, ironie*, w: M. Rinn (red.), *Émotions et discours. L'usage des passions dans la langue*, Rennes 2008, s. 291; P. Charaudeau, *Pathos et discours politique*, w: M. Rinn (red.), *op. cit.*, s. 51.

wili oni prostego przeciwieństwa „wielkodusznych rządców”, stawiając jedynie wyżej prawa ogólne nad przypadki rządzące życiem codziennym.

Przystanki na trasie Pestki. Jak bardzo znam się na sztuce?

Przystanki tramwajowe przy PST są zupełnie inne niż pozostałe w Poznaniu. Różnią się nie tylko pod względem architektonicznym (znajdują się pod wiaduktami, są zadaszone, zajmują sporo powierzchni, mają specjalne ławki, a przy przystanku Lechicka/Poznań Plaza ruchome schody), ale stanowią również dogodną przestrzeń do realizacji różnej skali pomysłów plastycznych. Znajdziemy tu zarówno oznaki indywidualnej działalności (napisy sprayem czy graffiti), jak i zlecone przez władze miasta, poświęcone jakiemuś tematowi projekty obejmujące cały przystanek.

Eksperci ustawiali często w silnej opozycji projekty koordynowane przez miasto do tych, które powstają tam spontanicznie i które można oceniać jako przejawy wandalizmu. Przedstawiane były one jako efekty dwóch przeciwstawnych procesów, których podmioty prowadzą walkę o dominację nad przestrzenią miejską: realną i symboliczną. Niezależnie od tego, czy opowiadano się za jedną stroną, czy za drugą, wybierano strategię znajdowania różnic, nie podobieństw (w każdym przypadku *choćby* przecież o zamalowywanie, najczęściej tą samą metodą, wolnego miejsca na ścianie). W teorii dyskursu podkreśla się, że zidentyfikowanie jakiegoś przedmiotu jest możliwe tylko na drodze odróżniania jednych obiektów od drugich. Nigdy natomiast nie jest to polaryzacja, patrzeć w perspektywie czarno-białej, ponieważ w procesie tym konstruowane są nawet najmniejsze gradacje, opierające się na różnicach jakościowych lub ilościowych²⁸. Stąd nasi respondenci, chcąc wyraźnie określić charakter przystanków Pestki zamalowywanych według jednego pomysłu zaakceptowanego przez władze miasta, dokonywali porównań, bazujących na schemacie „bardziej-mniej”, uwypuklających różnice między przystankami, o których mowa, a innym na trasie Pestki, które czekając na podobne inwestycje są miejscami indywidualnej ekspresji twórców graffiti. Były to *kontinua* oparte na przeciwieństwach typu: kolorowo - szaro, czysto - brudno, miejsce zorganizowane - melina, oryginalne - bez charakteru, profesjonalny - amatorski, wulgarne - mniej ekspresywne:

N08: „W porównaniu z innymi przystankami w mieście – to też jest jakiś pomysł na wyróżnienie tych przystanków. Tu jest Pestka – więc są ładne, kolorowe, a w całym mieście stoją takie same budki, z billboardami w okienkach, model jednakowy”.

Ponadto, nietrudno zauważyć, że niekiedy odpowiedzi respondentów w podobnym stopniu dotyczyły przystanków, co ich samych, a zwłaszcza ich poglądów na temat sztuki, kultury czy rozumienia pojęcia kiczu. To „przemycanie” informacji, konstruowanie swej tożsamości w wywiadzie²⁹, pokazywanie siebie w określonym świetle, było subtelne, ale po raz kolejny bardzo częste. Przykładowo, P05 prezentował się jako ktoś, kto lubi to, co w kulturze jest „alternatywne” i „undergroundowe”, świadomy wpływu różnych przekazów symbolicznych na człowieka. Choć mówił o przystankach, to przekazywał także wiadomości na swój temat. Uważał on za właściwe poinformowanie choćby o tym, że patetyczne hasła wypisywane na „oficjalnych” graffiti na niego nie działają. Co prawda, wcześniej deklarował, że hasła „patetyczne” najbardziej mu się podobają, to w kontekście dalszej części wypowiedzi staje się jasne, że zdanie to (w cytowanym fragmencie – pierwsze) ma wyraźnie ironiczny charakter:

²⁸ G. Vignaux, *op. cit.*, s. 187.

²⁹ Por. D. Silverman, *op. cit.*

P05: „No, najbardziej mi się podoba to ‘wolność, odwaga’, te patetyczne takie. To są chyba Aleje Solidarności. Wolność, odwaga, równość, braterstwo, i tam takie haselka, ładnie to wygląda. Nie wiem, na mnie to nie działa, nie wiem, mogłoby być coś innego. Ale na Szymanowskiego nie ma graffiti, ale no to lepiej żeby były, bo jak się tam wychodzi to... ale z drugiej strony taka estetyka blokowiskowa, to też jest jakaś domena albo współczesnej kultury... albo komunistycznej. Mogłoby to tam też zostać”.

Wedle klasycznych teorii dotyczących retoryki, ironia na poziomie treści widoczna jest w warstwie tekstowej, gdy prezentowane są sprzeczne postulaty³⁰. Dlatego zdanie: „najbardziej mi się podoba”, można rozumieć jako o zupełnie przeciwnym znaczeniu („najbardziej nie podoba mi się”); jedynie wówczas będzie ono spójne z resztą wypowiedzi. Mówiąc inaczej, ironia jest figurą dyskursywną, przy pomocy której interlokutor komentuje grę komunikacyjną, w jakiej jednocześnie uczestniczy, występując w roli podwójnego podmiotu mówiącego³¹. Owa gra pozwala P05 na jeszcze większe niż by to było w przypadku prostego zdania wykrzyknikowego, zdystansowanie się wobec opinii, których nie podziela, ośmieszenie ich, oraz podkreślenie słuszności własnego stanowiska – punktu widzenia kompetentnego eksperta, znającego się na wywołanym przez pytanie zagadnieniu, czyli sztuce.

Pestka na Morasko? Racjoniści a romantycy

Dla potrzeb omówienia kwestii, czy Pestka powinna dojeżdżać do kampusu uniwersyteckiego, a nie zatrzymywać się na Osiedlu Sobieskiego, wyróżniliśmy wśród naszych rozmówców „racjonalistów” i „romantyków”. Nie chodzi tu nawet o to, że racjoniści byli sceptyczni wobec propozycji, widząc wiele trudności, także natury finansowej, przemawiających za odłożeniem decyzji o przedłużeniu Pestki na później, a romantycy pomimo przeszkód opowiadali się za tym pomysłem. Różnicujący był tu bowiem sam sposób argumentowania – odwoływanie się do tego, jak jest („racjoniści”), albo do tego, jak być powinno („romantycy”).

„Racjoniści” argumentując za tym, że nie ma potrzeby rozbudowywania Pestki, mówili, że studenci mogą przecież dojechać tam autobusem lub wypożyczonym z ostatniego przystanku rowe-rem, a jeśli już w jakąś stronę przedłużać trasę tego tramwaju, to nie w stronę uniwersytetu („w prawo”), ale w kierunku osiedli mieszkaniowych („w lewo”). Wyrażany *implicite* najważniejszy postulat „racjonalistów” brzmiał: Pestka powinna dojeżdżać tam, gdzie przede wszystkim mieszkają ludzie, a nie, gdzie tylko mają pracę lub szkołę.

P: „A czy byłbyś za przedłużeniem Pestki na przykład na Morasko?”

P03: „Myślę, że na razie to chyba nie jest potrzebne. Może w przyszłości, kiedy to się wszystko... Nie no, jeżeli chodzi o studentów, to mnie się wydaje, że mają dobry dojazd. A mogliby przedłużyć Pestkę, jeżeli tamte tereny by się dalej zasiedliły”.

Do argumentów typu „tak być powinno” odwoływali się natomiast „romantycy”. Z faktu, że codziennie dojeżdża tam rzesza studentów, wywodzono wniosek, że powinni oni dojeżdżać tam jednym, w dodatku szybkim i bezkolizyjnym, środkiem transportu. Zazwyczaj w wypowiedziach tego rodzaju, być może dla zwiększenia mocy swej argumentacji, nie pojawiały się informacje o różnych przeszkodach w rozbudowaniu trasy Pestki. Takim „romantycykiem” był na przykład respondent N07:

P: „Co myślisz na temat Moraska i dojazdu tam?”

N07: „Myślę, że Pestka powinna zostać doprowadzona tam. Ponieważ w tej chwili na Morasku jest Wydział Fizyki, Geografii, Chemii, Wydział Nauk Politycznych, ostatecznie też są plany przeniesienia tam

³⁰ E. E ggs, *op. cit.*, s. 311.

³¹ *Ibidem*, s. 316.

całego Uniwersytetu, a wiadomo, że w Poznaniu większą część mieszkańców stanowią studenci i generalnie ludzie tam po prostu dojeżdżają, i trzeba by zrobić tak, żeby było tam jakieś połączenie. Dobrze, żeby tam jeździł jakiś tramwaj, bo tramwaje nie stoją w korkach. Mogliby przedłużyć tam Pestkę, bo jest niedaleko”.

WNIOSKI

Metoda wykorzystująca wywiady narracyjno-tematyczne pozwoliła nam zebrać ciekawy materiał i przeprowadzić analizę, dzięki której za samym mówieniem naszych interlokutorów o Pestce odnajdywaliśmy różne sposoby konstruowania odpowiedniego obrazu samego siebie. Respondenci doskonale potrafili odnaleźć się w regułach rządzących wymianą konwersacyjną typu ekspert - pytający, dlatego też, oprócz przekazywania informacji i opinii na temat Pestki i poznańskiej komunikacji, bez przeszkód mogli mówić o początku swoich studiów w stolicy Wielkopolski, o tym, jak często wychodzą w nocy na imprezy, jaki jest ich stosunek do graffiti, do muzyki techno czy do robienia zakupów w konkretnych centrach handlowych. Odpowiadając na pytania, *implicite* prezentowali się także jako „imprezowicze” lub „porządni studenci”, jako eksperci w dziedzinie sztuki ulicznej, przyznawali też pozy „biurokratów” lub „wielkodusznych rządców”, „romantyków” lub „racjonalistów”. Oczywiście etykiety, które im przydaliśmy, a które mają charakter wyłącznie arbitralny, były próbą nazwania, określenia tych różnych strategii konstruowania obrazu samego siebie, z zasady rzadko uświadamianych, a na pewno nigdy nie ujawnianych, przez osoby prowadzące konwersację.

Ciekawe też było dla nas obserwowanie, w jaki sposób respondenci odgrywali rolę eksperta, którą przyjęli w momencie wyrażenia zgody na udzielenie wywiadu pytającemu. Obiektywnie rzecz biorąc, trudno powiedzieć, czy wiedza naszych rozmówców była spora, czy też zwyczajnie przeciętna. Subiektywnie jednak mieliśmy inne odczucie: wydawała się ona wyjątkowa. Respondenci osiąkali ten efekt dzięki przyjęciu jednego schematu mówienia o Pestce oraz za pomocą różnych technik argumentacyjnych (odwoływanie się do doświadczenia, hierarchizowanie elementów rzeczywistości społecznej, selektywne przedstawianie faktów, skuteczne zamykanie wymiany konwersacyjnej niewygodnej z punktu widzenia eksperta), syntaktycznych (zdania typu: „jest tak, że”), umiejętnego korzystania z wtrąceń, ironii, toposów i stereotypów (stereotyp dobrze zarządzanego Poznania i niezorganizowanych warszawiaków).

Analiza wywiadów wskazała również na płaszczyzny prowadzenia dyskursu na temat Pestki (odwoływanie się do szybkości PST, przedstawianie Pestki w jak najlepszym świetle). O zajmowaniu ważnego miejsca w zbiorowej świadomości poznaniaków świadczy nie tylko fakt, jak podobnie i jak pozytywnie wypowiadają się oni o Pestce, ale również to, że mówienie o niej pozwala na eksplorowanie podczas konwersacji wątków bezpośrednio z nią niezwiązanych. Są to między innymi następujące zagadnienia: władze Poznania, Morasko, Warszawa i inne polskie miasta, różne style życia, subkultury, poczucie bezpieczeństwa i metody zwiększania go, zagadnienia finansowe, problematyka egzekwowania drobnych wykroczeń, życie studenckie, nocne eskapady, moda, poczucie dobrego smaku, muzyka, sztuka uliczna itd.

Ponadto niezwykle istotne jest, że respondenci odpowiadając na pytania dotyczące Pestki, do kategorii semantycznej „Poznań” zaliczali bardzo często zarówno samych siebie, jak i pozostałych mieszkańców stolicy Wielkopolski łącznie z jej władzami, o czym świadczy częste używanie przez nich pierwszej osoby liczby mnogiej czy zwrotów takich, jak: „u nas”. Choć zanotować trzeba, że równie często włodarze miasta i dyrekcja MPK traktowani byli jako „oni”

(formy bezosobowe typu: „przedłużono”, „wymalowano” lub trzeciej osoby liczby mnogiej: „wyremontowali”, „naprawili”), to jednak tylko wtedy, gdy występowali jako podgrupa szerszej zbiorowości „my” (Poznań), z którą identyfikowali się nasi rozmówcy.

Nie jest raczej tak, że Pestka to rzecz, o której się myśli dla niej samej. Trasa PST to bardziej płaszczyzna odnajdywania się w rzeczywistości dnia codziennego. „Symboliczne” istnienie Pestki jest zatem pochodną bardziej „praktycznego” aspektu funkcjonowania wielu poznaniaków. Zresztą, dodajmy, trasa PST nie jest jedynym znanym przypadkiem, gdzie przedmiotowi codziennego życia przypisuje się ważne funkcje społeczne takie, jak budowanie poczucia wspólnoty. „Przedmiot codziennego użytku”, jakim dla wielu poznaniaków jest Pestka, w przeprowadzonych po nieco ponad 10 latach od jego powstania wywiadach, jawi się jako ważny składnik społecznej świadomości mieszkańców. Bez tego komponentu postrzeganie rzeczywistości przez poznaniaków byłoby z pewnością inne – pozbawione cennego punktu odniesienia bogatego w znaczenia, wartości, sensy.

JACEK KUBERA

DZIEDZICTWO KULTUROWE ŻUŁAW BADANIA TERENOWE 2008-2010

Po II wojnie światowej na terenie Żuław doszło do prawie całkowitej wymiany składu ludności. Na miejsce potomków m. in. holenderskich osadników, którzy gospodarowali na tych terenach niemal cztery wieki, czyniąc wiele dobrego w zagospodarowywaniu Deltę Wisły, przybyli osadnicy z różnych stron Polski, jak również z terenu byłych kresów II Rzeczypospolitej. Z czasem ta mieszanka ludnościowa zaczęła się identyfikować z terenem, adaptując się do nowych warunków geograficznych i społecznych.

Badanie regionów wielokulturowych, a takim są niewątpliwie Żuławy, stanowi wyzwanie badawcze. Swój udział w dokumentowaniu historii lokalnej Żuław mają poznańscy etnologowie od 2008 r. realizujący projekt, którego głównym zadaniem jest prześledzenie kształtowania się tożsamości kulturowej osób przesiedlonych na obszary obce kulturowo oraz ich potomków.

W 2008 r. zorganizowane zostały pierwsze badania terenowe na Żuławach Wielkich (powiat nowodworski). W czasie 10 dni badań grupa studentów etnologii Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu (UAM) pod kierownictwem dr Anny Weroniki Brzezińskiej oraz Uniwersytetu Śląskiego w Cieszynie (UŚ) pod kierownictwem dr Anny Drożdż zebrała materiały dotyczące dziedzictwa kulturowego regionu, tożsamości mieszkańców, potraw regionalnych oraz obiektów małej architektury sakralnej Nowego Dworu Gdańskiego i okolic. W ciągu kilkunastu dni uczestnicy zebraли wywiady w kilkudziesięciu miejscowościach¹ oraz zinventaryzowali kilkanaście obiektów małej

¹ Miejscowości, w których prowadzono wywiady, to m.in.: Chelmek Osada, Jazowa, Jeziernik, Kępki, Kmieciny, Lubieszewo, Lubiszynek Drugi, Lubstowo, Łaszka, Marynowy, Marzęcino, Myszewko, Myszewo, Myszkowo, Nidowo, Nowy Dwór Gdański, Ostaszewo, Piaszkowice, Stawiec, Stegna, Stobiec, Stobna, Świerki, Tujsk, Wierciny.