

JACEK SPLISGART  <https://orcid.org/0000-0002-6780-5538>

Uniwersytet Gdański

Kultura kolejowa oraz kultura japońskich entuzjastów kolei. Od głównego nurtu do subkultury

Kolej jest symbolem modernizacji japońskiego społeczeństwa oraz ekspansji kapitalizmu w Kraju Kwitnącej Wiśni. Pierwotnie postrzegano kolej czysto z pragmatycznego i ekonomicznego punktu widzenia. Jest to spojrzenie charakterystyczne zarówno dla okresu powstawania i rozwoju linii kolejowych, jak i pierwszej połowy okresu powojennego gwałtownego rozwoju gospodarczego (do 1964 roku). Po 1964 roku, oprócz wcześniejszego rozumienia roli kolei, rozpowszechnił się również jej kulturowy i konsumencki wizerunek. W Japonii entuzjaści kolei pojawili się wraz z powstaniem pierwszej linii kolejowej w okresie Meiji (w latach 70. XIX wieku), kiedy to zamożni ludzie fotografowali pierwsze pociągi w Japonii. W latach 20. i 30. XX wieku fascynaci kolei rozszerzyli swoją działalność, sprzedając modele starych parowozów i wagonów, publikując magazyny kolejowe oraz zakładając pierwsze kluby miłośników kolei (Aoki 2001: 131–133). Była to rozrywka szczególnie popularna wśród mężczyzn z klasy średniej. Po II wojnie światowej, a zwłaszcza od połowy 60. XX wieku, entuzjaści kolei jeszcze bardziej zaznaczyli swoją obecność, stając się ważnym składnikiem nowej kultury konsumpcyjnej.

Wraz z rozwojem japońskiej kultury konsumpcyjnej mamy do czynienia z kolejnymi boomami entuzjastów kolejnictwa, w tym: „boomem SL”¹ (późne lata 60. do wczesnych lat 70.), „boomem niebieskich pociągów”² (późne lata 70. do wczesnych lat 80.) czy też boomem na krajowe podróże krajoznawcze wywołanym przez zorganizowaną w Osace Wystawę Światową Expo '70. Nie bez znaczenia dla rozwoju kultury miłośników kolei są przygotowane pod koniec lat 70. prace

¹ SL od ang. *steam locomotive*, kolej parowa, także streamliner.

² Nocne ekspresy sypialne.

Shunzō Miyawakiego, który napisał liczne dzienniki poświęcone tematyce podróży koleją, oraz przewodniki kolejowe Naokiego Tanemury, które wywołały rozwój pasji do samej podróży koleją, w szczególności do podróżowania pociągami lokalnymi w malowniczych sceneriach japońskiej prowincji. Tego typu turystyka stała się głównie powszechna wśród czytelniczek prac Tanemury³.

Co istotne, również sama działalność spółek kolejowych przyczyniła się do wzrostu zainteresowania podróżami koleją. Przykładem może być wprowadzony na początku lat 80. XX wieku przez Japan Railways (obecnie JR) bilet Seishun 18 Nobi Nobi Kippu⁴, który umożliwiał tanie podróżowanie lub weekendowe powroty w rodzinne strony. Spółki kolejowe prześcigały się we wprowadzaniu różnorodnych środków mających na celu zachęcić pasażerów do korzystania z kolei, a także przygotowywały treści na temat kolejnictwa, które trafiały do środków masowego przekazu.

Lokomotywy parowe, niebieskie pociągi i pociągi lokalne, które ze względu na swoją funkcjonalność pierwotnie przyciągały uwagę entuzjastów kolei, wraz z rozwojem nowych technologii stały się przeżytkami i przestały być postrzegane jako wyznaczniki skoków cywilizacyjnych (nowoczesności), ale zaczęły funkcjonować jako przedmioty kulturowe (kultowe), które same w sobie mają wartość. Dało to początek nowej fali w historii działalności entuzjastów kolei. Pojawiło się znacznie więcej osób traktujących swoje hobby w sposób „lżejszy” niż ich poprzednicy. Przyczyniło się to do poszerzenia rynku pasjonatów kolei, jednocześnie wywołując tarcia pomiędzy poszczególnymi generacjami. Wzrost zainteresowania koleją jako elementem kulturowym (kultowym) doprowadził również do zmiany sposobu, w jaki poszczególni operatorzy kolejowi zaczęli postrzegać koleje. Zaczęto eksponować element turystyczny, na przykład poprzez przywrócenie do użytku kultowych lokomotyw parowych.

W latach 80. i 90. XX wieku koncentrowano się na restrukturyzacji nieren-townych kolei państwowych oraz prywatyzacji kolei. Z jednej strony nastąpiła likwidacja i przekształcenie przynoszących straty linii lokalnych, konsolidacja pociągów dalekobieżnych, ograniczenie operacji w wagonach restauracyjnych i demontaż stacji, a ostatecznie sama reorganizacja państwowych kolei i przekształcenie ich w mniejsze spółki JR. Z drugiej strony od lat 80. XX wieku spółki kolejowe zaczęły aktywnie prezentować pociągi jako przedmioty konsumpcji w odpowiedzi na postępujące zmiany społeczne, w tym powstanie społeczeństwa konsumpcyjnego. Powyższe zmiany doprowadziły do komercjalizacji i postępującego zróżnicowania pociągów w latach 90., szczególnie pod względem wzornictwa. Ponadto lokalne linie kolejowe coraz częściej zaczęły przedstawiać samą kolej jako obiekt turystyczny.

³ Do 2019 roku przewodnik Tanemury zatytułowany *Tetsudō ryokō jutsu* (Sztuka podróżowania koleją) stanowił jedno z bardziej popularnych źródeł wykorzystywanych przez kobiety przy planowaniu podróży. Zastąpiony został pracą Hachiya Asumi *Josei no tame no tetsudō ryokō nyūmon* (Wprowadzenie do podróżowania dla kobiet).

⁴ Obecnie Seishun 18 Kippu (青春18きっぷ).

Zmianom na kolei towarzyszyło znikanie lub przekształcanie obiektów miłości pasjonatów. „Towarowy” lub „użyteczny” w kontekście praktycznym, a „turystyczny” w kontekście społeczeństwa konsumpcyjnego charakter kolei są na to dowodem. Koleje stały się kluczowym elementem zarówno w życiu entuzjastów, jak i osób, które uważają, że pociągi powinny mieć charakter użytkowy. Jednakże promowany obecnie konsumpcyjny charakter kolei postrzegany jest przez społeczeństwo japońskie, w szczególności przez nową falę entuzjastów kolei mających silne związki z kulturą konsumpcyjną, jako nowa forma atrakcji. Wraz z powstaniem i upowszechnieniem się Internetu (na przełomie lat 90. i 2000.) zwiększył się dostęp do informacji tworzonych przez operatorów kolejowych i firmy związane z entuzjastami kolei, skierowanych do miłośników kolejnictwa.

Od 2000 roku dostrzegamy ewolucję samej grupy entuzjastów kolei, gdyż coraz czynniej partycypować w niej zaczynają kobiety. Owe entuzjastki były szeroko prezentowane w mediach około 2010 roku, kiedy to odnotowano nadejście „boomu kolejowego”⁵. Był to „pierwszy boom kolejowy”, który w przeciwieństwie do „pierwszego boomu entuzjastów kolei”⁶ i „drugiego boomu entuzjastów kolei”⁷, nie dotyczył jedynie (głównie) męskiej części społeczeństwa japońskiego, ale ogółu entuzjastów pojazdów szynowych. Nowa fala powiązana była z otwieraniem muzeów kolejnictwa i rewitalizacją dawnych obiektów kolejowych, które odgrywały ważną rolę podczas „drugiego boomu entuzjastów kolei”, a w latach 2000. zostały ponownie otwarte, przyciągając całe rzesze pasjonatów kolejnictwa i turystów. Co więcej, wśród zachowanych i rewitalizowanych linii kolejowych dostrzegamy zmiany w sposobie użytkowania. Na znaczeniu straciły praktyczne aspekty wykorzystania kolei (transport szynowy ludzi i towarów), a zyskały bardziej wyspecjalizowane w znaczeniu kulturowym elementy turystyczne i związane z dziedzictwem przemysłowo-kulturowym kraju i poszczególnych regionów. W ten sposób „kulturowy” aspekt kolei wybija się jako centralny element dzisiejszej kultury entuzjastów kolei.

Celem niniejszej pracy jest prześledzenie procesu powstania i ewolucji kultury kolejowej oraz fandomu miłośników kolei w Japonii na tle historii kolejnictwa w tym kraju. Poprzez analizę źródeł oraz stanowisk badawczych pragnę nakreślić, jaką rolę odgrywała kolej w procesie tworzenia mitów związanych z nowoczesnością oraz jak owe mity przełożyły się na powstanie subkultury miłośników kolei. W celu pełnego przeprowadzenia wywodu artykuł został podzielony na

⁵ *Tetsudō būmu* (鉄道ブーム) – okres zafascynowania koleją trwający od 2010 roku, związany z upowszechnieniem się Internetu oraz serwisów społecznościowych.

⁶ *Dai ichiji tetsudō aikō būmu* (第1次鉄道愛好ブーム) – trwający od końca lat 60. do początku lat 80. XX wieku okres zafascynowania technologią kolejową (zarówno nowoczesną, jak i tradycyjną) charakteryzujący się powstawaniem klubów miłośników kolei. Okres ten łączył w sobie takie podokresy, jak: SL boom (od połowy lat 60. do połowy lat 70. XX wieku), czy też Blue-train boom (od połowy lat 70. do połowy lat 80. XX wieku).

⁷ *Dainiji tetsudō aikō būmu* (第2次鉄道愛好ブーム) – trwający na przełomie XX i XXI wieku (druga połowa lat 90. i pierwsze lata XXI wieku), charakteryzujący się uwypukleniem kulturowego aspektu zainteresowania koleją, w tym muzealnictwa kolejowego i lokalnej turystyki kolejowej.

trzy główne części. Pierwsza poświęcona jest zdefiniowaniu samego pojęcia japońskiego fana. Umożliwia to prześledzenie dyskursu na temat społecznego odbioru miłośników treści wszelkiej maści, w tym tytułowych pasjonatów kolei. W drugiej części tekstu podejmuję się próby zdefiniowania pojęcia kultury kolejowej, która pojawiła się w centrum zainteresowania japońskich badaczy stosunkowo późno, gdyż w latach 80. XX wieku. Poszukuję przyczyn oraz skutków tego stanu rzeczy. W trzeciej części pracy koncentruję się na fanach japońskiego kolejnictwa, analizując zarówno ich historię, dyskurs społeczno-naukowy im poświęcony, jak i współczesną strukturę grupy.

Japoński fan, czyli *otaku*

Przed przystąpieniem do omówienia ewolucji pojęcia kultury kolejowej i subkultury japońskich entuzjastów kolejnictwa warto na chwilę zatrzymać się nad samą definicją fana/entuzjasty w Japonii. W ciągu minionych kilkudziesięciu lat (od lat 80. XX wieku do dzisiaj) obserwujemy wzmożoną dyskusję nad problemem określenia, jakie należy stosować w odniesieniu do grup osób dzielących wspólną pasję, w tym tych, którzy interesują się sprawami kolejowymi.

Najczęstszym terminem stosowanym do opisu różnych entuzjastów jest *otaku*. Termin ten dosłownie oznacza drugą osobę liczby pojedynczej „ty”, stosowaną w odniesieniu do osób o tym samym statusie społecznym, które są jednocześnie sobie obce/niespokrewnione z mówiącym. Termin *otaku* pojawił się w japońskim dyskursie w latach 80. XX wieku. Kaichiro Morikawa wskazuje na tekst Akio Nakamoriego zatytułowany *Otaku no kenkyū. Machi niwa otaku ga ippai* (Badania nad *otaku* 1: w mieście jest wielu *otaku*), który ukazał się 1983 roku w czerwcowym wydaniu „Manga Burikko”⁸. W tekście Nakamoriego możemy przeczytać:

Czy wiesz co to Comic Market⁹? Cóż, to taki festiwal dla mangowych wariatów, wystawa amatorskiej mangi i fanzinów. Ostatnio wzięło w nim udział ponad dziesięć tysięcy młodych mężczyzn i kobiet z całego Tokio i byli tak dziwni, że naprawdę mną wstrząsnęło. Jak mogę to ująć? Widziałeś ten typ w prawie każdej klasie w swojej szkole. Pamiętasz, to ci, którzy są beznadziejni w sporcie, którzy pozostają zamknięci w klasie podczas przerw, wierząc się w cieniu, całkowicie pochłonięci grą w *shōgi*. Rozpoznałbyś ich od razu. Ich włosy są albo długie i kędzierzawe, z przedziałkiem z boku, albo są okropnie obcięte, jak u małego chłopca. Ubrani w schludne koszule i spodnie, które ich mamy kupiły za 980 lub 1980

⁸ Dosł. „Słodkie komiksy”.

⁹ Comic Market, największe na świecie targi *dōjinshi* (fan fiction) odbywające się dwa razy w roku w Tokio. W początkowych latach działalność targi odwiedzało około 10 000 zwiedzających. Wraz z popularyzacją kultury *otaku* liczba ta wzrosła do 100 000 w 1989 roku, a obecnie wynosi ok. 500 000 osób. Jednocześnie na targach swoją twórczość prezentuje ok. 40 000 wystawców (autorów mang, cosplayerów, modeli i modelek itd.)

jenów w jakimś okazyjnym sklepie [...], noszą te pirackie trampki Regal z logo R, które dostali kilka lat temu, truchtając z wypchаныmi torbami na ramieniu [...].

Albo są tak chudzi, że wyglądają na niedożywionych, albo są jak śmiejące się białe świny, z wgryzającymi się w ich czoła okularami w srebrnych oprawkach.

[...] Zawsze siedzą w kącie klasy, praktycznie niewidoczni, z ponurym wyrazem twarzy, bez ani jednego przyjaciela...

Wyobraź sobie dziesięć tysięcy takich osób, które przewijają się w kółko. Musisz się zastanawiać, z jakiego basenu pływowego wszyscy oni wypłynęli.

[...] Jeśli się nad tym zastanowić, te typy nie są tylko fanami mangi i nie są gatunkiem, którego jedynym środowiskiem jest Comic Market. Te istoty, które ustawiają się w kolejce przed kinem dzień przed premierą jakiegoś filmu anime? Albo ci obserwatorzy pociągów, którzy prawie się zabijają, próbując zrobić zdjęcie niebieskiego pociągu [nocny pociąg – przyp. JS] aparatem, który jest ich dumą i radością? Albo te obce istoty, które mają tylne numery każdego magazynu SciFi [...] ustawionego w precyzyjnej kolejności na swoim regale? Albo młodzi maniacy nauki z okularami grubymi jak denka butelek po mleku – no wiesz, ci, którzy kręcą się po sklepach komputerowych? Albo fani, którzy idą wcześniej rano, aby zapewnić sobie miejsce na spotkaniach autorskich jakiegoś idola nastolatków? Albo ten nieśmiały *preppie*¹⁰, który, gdyby odebrać mu naukę w słynnej szkole, do której uczęszcza, byłby tylko idiotą o błędnych oczach? Albo młody człowiek, który jest trochę „szczególny”, jeśli chodzi o sprzęt audio? Mamy wiele określić na takich ludzi – szaleńcy, fanatycy, introwertycy – ale żadne z nich nie do końca pasuje. Moim zdaniem wciąż nie mamy odpowiedniego terminu, który w jakiś sposób obejmowałby zarówno te konkretne odmiany, jak i ogólne zjawisko tego typu charakteru. Dlatego też, z całkowicie dla własnych powodów, będę ich określał jako *otaku* i odnosił się do nich wyłącznie za pomocą tego terminu (Nakamori 1983: 200–201).

Zaprezentowana powyżej definicja od razu kieruje nas w stronę anglojęzycznych określić: 1. *nerd* – nudziarz, kujon – pierwotnie opisującego osoby fascynujące się naukami ścisłymi, zwłaszcza informatyką oraz gramami komputerowymi, obecnie opisującego miłośników dowolnych treści; 2. *geek* – maniak – charakteryzującego osobę ekscentryczną i spoza głównego nurtu, obecnie stosowane do określenia eksperta lub entuzjasty, osoby mającej obsesję na punkcie swojego hobby lub rozwoju intelektualnego. Oba powyższe określenia mają pejoratywne znaczenie i wskazują na specyficzne osoby postrzegane przez ogół społeczeństwa jako zbyt intelektualne, niemodne, nudne lub społecznie odmienne. Można przyjąć, że są to definicje zbliżone do japońskiego *otaku*, jednakże nieujmujące specyfiki struktur kulturowych, warunków społecznych oraz instytucji edukacyjnych charakterystycznych dla Kraju Kwitnącej Wiśni (Morikawa 2013: 56).

Przejdźmy do scharakteryzowania pokrótce powyższych trzech elementów wymienionych przez Morikawę. Japończycy postrzegani są jako społeczeństwo

¹⁰ Osoba uczęszczająca do szkoły przygotowującej do zdania egzaminu wstępnego do prestiżowej uczelni.

kolektywne, w którym konformizm odgrywa ważną rolę. Opisane przez Nakamoriego osoby charakteryzujące się odmiennością społeczną pierwotnie definiowane były jako pojedyncze jednostki funkcjonujące na marginesie głównego nurtu społecznego. Tym, co je spajało, było samo określenie – *otaku* – stosowane w komunikacji międzyludzkiej w zastępstwie bardziej popularnych i częściej używanych *kimi* czy *omae*. Nadanie zjawisku i grupie społecznej nazwy przyczyniło się nie tylko do opisu stereotypowego fana, ale przede wszystkim do rozbudzenia samoświadomości społeczności całej grupy *otaku*. Poprzez nadanie nazwy identyfikującej grupę możliwe było połączenie dotychczasowych jednostek w większą zbiorowość, łączącą w sobie różnego subkultury fanowskie. Przed nadaniem w 1983 roku grupie nazwy w 1981 roku ukazał się tekst, którego autor łączył rozwój subkultury *otaku* (jeszcze wtedy nienazwanej) z działalnością klubów pozalekcyjnych w japońskich szkołach średnich. W magazynie „Fanrōdo” (Droga fanów) możemy przeczytać następującą charakterystykę:

Sekcja kultury¹¹ skupia w sobie zazwyczaj grupę maminsynków, którzy są kompletnie nieskoordynowani. Większość z nich jest pulchna, jeśli nie wręcz gruba. W rezultacie mają awersję do ćwiczeń i odrzucają wszystko, co ma związek ze sportem, rozpaczliwie krzycząc o bezsensowności takich działań, które określają jako głupie, jednocześnie pławiąc się w zadufanej w sobie duchowej wyższości. [...] Weźmy na przykład ich obsesję na punkcie studiowania mangi, anime i SF – zainteresowań, które stanowią przecież specjalną domenę tych sekcji. Jedynymi rodzajami muzyki, których słucha się w sekcjach kultury, są piosenki tematyczne z anime lub ścieżki dźwiękowe z filmów science fiction, i zachowują przy tym [członkowie sekcji – przyp. JS] pozę celowego ignorowania głównych nurtów muzyki, której słucha większość ich rówieśników (Shirakawa 1981).

W powyższym fragmencie dostrzegamy zdefiniowaną również przez Nakamoriego odmienną społeczność fanów, z tym że Shirakawa wskazuje na kluby kultury jako instytucje odpowiedzialne za tworzenie owej odmienności poprzez potencjalne zniechęcanie osób o gorszej kondycji fizycznej do uczestnictwa w głównym nurcie kulturowym i podtrzymywanie ich stanu. Co więcej, możemy wywnioskować, że ramy dla działalności subkultur *otaku* ustanawiane są w ramach szkolnego środowiska społecznego. Morikawa (2013) doprecyzowuje, że różnice w umiejętnościach sportowych posiadanych przez poszczególnych uczniów ujawniają się na lekcjach wychowania fizycznego oraz podczas zawodów sportowych i stanowią one podstawę w ustaleniu hierarchii władzy, zwłaszcza wśród uczniów płci męskiej. Dlatego też w celu uniknięcia bycia ocenianym i przełamania stygmatyzacji

¹¹ Sekcja kultury, ewentualnie klub kultury (*bunkabu*) jest to określenie na obowiązkową działalność pozalekcyjną organizowaną przez szkoły w Japonii, w ramach której uczniowie rozwijają zainteresowania dotyczące szeroko pojmowanej współczesnej kultury popularnej. Zazwyczaj funkcjonowanie sekcji/klubów wiąże się z zajęciami sportowymi, jak np. *jūdōbu* (sekcja judo), *kendōbu* (sekcja kendo), *sakkābu* (sekcja piłki nożnej), *yakyū* (sekcja baseballa), ale odnosi się również do działalności muzycznej (*ongakubu* – sekcja muzyczna) i związanej z promowaniem kultury tradycyjnej (np. *sadōbu* – sekcja ceremonii herbacianej).

związanej z wiekiem i sportem szkolnym mniej sprawni uczniowie zapisują się do sekcji kulturalnych, w których to wiedza z zakresu niszowej kultury popularnej, a nie wiek i osiągnięcia sportowe, odgrywa naczelną rolę w tworzeniu grupy i jej hierarchii. Szczególnie bujny rozwój sekcji kultury dostrzegamy w schyłkowych latach 70. i w latach 80. XX wieku, kiedy to przynależność do jakiejkolwiek sekcji stała się obowiązkowa. Ponadto jest to czas rozwoju anime (japońskich filmów animowanych), spośród których jednym z najpopularniejszych był *Ginga tetsudō surii nain* (Ekspres galaktyczny 999). Popularność serii animowanej poświęconej tematyce kolejowej nie powinna dziwić, gdyż, jak zauważa Masachi Ōsawa, „jeśli ktoś miałby znaleźć, przed *otaku*, źródło zainteresowania podobnego to *otaku*, innymi słowy, ziarno, które ostatecznie rozwinie się w *otaku*, byłby to entuzjasta kolejowy” (Ōsawa 2008: 92).

Kultura anime, charakterystyczna dla Japonii, pierwotnie powiązana była z kontrkulturą i stanowiła wyraz buntu młodych ludzi przeciwko ogólnie przyjętym normom kulturowym. Jednakże wraz z rozwojem kultury *otaku* i jej silnymi związkami z filmami i serialami animowanymi nastąpił odwrót ogółu społeczeństwa od identyfikowania tego segmentu kultury popularnej jako sztandarowego elementu buntu. Tym samym obydwie kultury stały się jednością, która przypieczętowana została przez produkcję z 1991 roku zatytułowaną *Otaku no video* (jap. *Otaku no Bideo*, Maniak wideo) ukazującą ewolucję członków sekcji kultury w *otaku* i ich drogę do sukcesu. Warto zauważyć, że wraz z ukazaniem się produkcji możemy dostrzec przemianę samej subkultury *otaku*. Pierwotnie jednorodna grupa zaczęła przekształcać się w mniejsze społeczności, których członkowie dzielą wspólne specyficzne zainteresowania. W miarę upowszechnienia się terminu *otaku* zaczęła następować dyfuzja jego znaczenia i użycia. Można to dostrzec w pojawiających się określeniach, takich jak: *eiga otaku* (filmowy *otaku*), *fashion otaku* (modowy *otaku*), czy też *densha otaku* (*otaku* kolejnictwa). Na koniec warto zauważyć, że pierwotnie termin opisujący jedynie mężczyzn, w latach 2000. zaczął być odnoszony również do kobiet. Związane to było z włączeniem mangi i anime do nurtu kultury masowej, czego efektem była społeczna akceptacja osób określających się mianem *otaku*. Obecnie obie grupy odnajdują swoją reprezentację zarówno w produkowanych treściach, jak i w samym wytwarzaniu treści skierowanych do *otaku*. Przykładem może być Comic Market, którego kobiety stanowią 70% ogółu uczestniczących w wydarzeniu wystawców (Morikawa 2013: 64).

Co istotne, kultura *otaku* nie jest obecnie formą kontrkultury, ale kulturą nieestablishmentową, której twórcy i uczestnicy odkrywają coraz to nowsze, dotychczas niezagospodarowane obszary kultury.

Kultura kolejowa – próba definicji

Punktem wyjścia do dalszych rozważań będzie zaproponowana przez Shō Shiomi definicja, która określa kulturę kolejową jako „integralną część życia ludzi i jako coś, co wywołuje w ludziach pewne emocje. [...] [O]gólną koncepcję miejsca

kolei w społeczeństwie i świadomości ludzi na temat kolei i jej [...] historycznej natury...” (Shiomi 2018: 6). W ten sposób postrzegana kultura kolejowa może przybrać wiele form, zależnie od przyjętych przez definiującego wyznaczników. Będzie to zarówno kolej miejska, jak i wiejska, główne linie kolejowe łączące odległe od siebie miejsca, jak i lokalne małe linie wykorzystywane do podróży regionalnych. Będą to obiekty, takie jak dworce, tunele, czy też mosty, ale również elementy techniczne (np. okablowanie, torowiska), w końcu mogą być to przedmioty kolekcjonerskie czy wręcz sama chęć podróżowania pociągami. Definicja kultury kolejowej zmieniała się wraz z upływem czasu i epok, podobnie jak kultura entuzjastów kolei, która stanowi część szerszej pojmowanej kultury kolejowej.

Głównym problemem, z którym mierzą się japońscy badacze kultury entuzjastów kolejowych, jest bardzo późno zdefiniowany temat badawczy. Co prawda znajdujemy w pracach międzywojennych folklorystów wzmianki na temat kolei, ale są one szczątkowe i ograniczają się do opisu stanu rozwoju samej sieci kolejowej, a nie kultury, która się wokół niej wytwarzała. Kunio Yanagita w pracy *Meiji Taishō-shi sesōhen* (Historia okresów Meiji i Taishō) zauważa, że „historia kolei zawsze była w rękach specjalistów, którzy jednocześnie byli sprzedawcami i dlatego nie rozważali jej wpływu z zewnątrz” (Yanagita 1990: 187). Oznacza to, że nie prowadzono badań nad relacją pomiędzy rozwojem kolejnictwa a zmianami kulturowymi, a koncentrowano się przede wszystkim na technologicznych i ekonomiczno-gospodarczych aspektach. Jednocześnie ten sam Yanagita dostrzega „pielgrzymkowe znaczenie pociągu” (Yanagita 1990: 188–189), jednakże pozostawia niniejszą kwestię jedynie w formie wzmianki. Również powojenni japońscy folklorysty nie poruszali spraw związanych z kulturą podróżowania koleją, koncentrując się przede wszystkim na wywołanym gwałtowną industrializacją i urbanizacją kraju zaniku tradycyjnych form kultury.

Pierwszej próby opisu kultury kolejowej dokonał Takashi Uda, który w 1985 roku zdefiniował nowe pole badawcze jako „specyficzną dziedzinę badań prowadzonych z perspektywy historyczno-kulturowej” (Uda 2007: 13). Propozycję utworzenia nowego obszaru badawczego motywował „brakiem świadomości problemu postrzegania kolei jako kulturowej historii transportu” (Uda 2007: 13).

Uda, analizując przeobrażenia, jakie zachodziły w Japonii, jako pierwszy definiuje kolej „jako symbol tak zwanego udogodnienia cywilizacyjnego, które odegrało kluczową rolę w modernizacji polityki, wojska, społeczeństwa i gospodarki” (Uda 2007: 7). W ten oto sposób wskazuje na pierwotne znaczenie kolei i jej związek z głównym nurtem kulturowym, czyli z postępem cywilizacyjnym jako synonimem kultury. Według Udy to właśnie przez połączenie kolei z postępem, jak i przez sposób, w jaki kolej została zaimplementowana w Japonii¹², nie zaistniały warunki umożliwiające wykształcenie się kultury kolejowej niezależnej od głównego nurtu kulturowego, a tym samym nie było warunków do badania zjawiska. Warto przy tym dodać, że dla samych Japończyków kolej nie stanowiła jedynie

¹² W nagły i nienaturalny sposób przez zachodnich specjalistów, a nie w formie powolnej ewolucji środków transportu.

środka transportu, ale często łączyła się z transformacją tradycyjnej świadomości. Dostrzegamy to na przykład w pracy Tetsurō Watsuji¹³, który we wspomnieniach z dzieciństwa napisał:

Wkrótce po tym jak pojawiła i zaczęła rozwijać się świadomość świata zewnętrznego, w mojej wiosce otwarto linię kolejową. Bantan Railway, która łączyła stacje w Himeji i Ikuno, miała stać się de facto symbolicznym połączeniem ze światem zewnętrznym. Podobnie światła pociągu. Postać podróżnika stała się dla mnie obiektem uwagi, ale to przede wszystkim postać pociągu oddalającego się od okien, rozjaśniona światłami, nabrała silnego znaczenia jako wskazanie świata zewnętrznego (Watsuji 1963: 176).

W podobnym tonie wypowiada się Kunio Yanagita, który zauważył, że „w rezultacie [wkraczania świata zewnętrznego do życia Japończyków – przyp. JS] wiele portów straciło na znaczeniu. Niektóre branże, które miały rozpocząć swoją działalność w regionach nadmorskich, wycofały się z przedsięwzięć. Do dzisiaj jest wiele opustoszałych portów, w których żywy pozostaje żal do pociągów” (Yanagita 1990: 192). Również Sosuke Mita przytacza fragmenty z gazet, które opisują kolej jako: „środek transportu do innego świata”, czy też „źródło wielkiego zdumienia dla ówczesnych ludzi, którzy widzieli ją po raz pierwszy” (Mita 2012: 7–8).

W ten sposób postrzegana kolej „wewnętrznie i zewnętrznie konstruuje różne systemy kulturowe zgodne z nowoczesnym społeczeństwem, które w procesie szybkiego rozprzestrzeniania się i rozwoju nie tylko zaprzeczały, jako ideom, systemom kulturowym społeczeństw przednowoczesnych i tradycyjnych, ale także stopniowo niszczyły ich istotę poprzez rzeczywiste funkcjonowanie społeczne, [...] dlatego nie można pomijać kontrkulturowego charakteru kolei wobec takich tradycyjnych i lokalnych kultur” (Uda 2007: 25–26). W podobnym tonie wypowiada się Mikio Wakabayashi, który analizując japońską kulturę kolejową, wskazuje, że była ona „medium łączącym z nowoczesnym miastem będącym poza »tu i teraz« wciąż zdominowanym przez tradycyjne normy społeczne, medium łączącym krajowe i międzynarodowe przestrzenie społeczne w system przypominający drzewo, z miastem jako węzłem” (Wakabayashi 1992: 211)¹⁴.

Przytoczony przez Wakabayashiego proces szczególnie obserwowalny jest w okresie dwudziestolecia międzywojennego, kiedy to rozbudowa sieci kolejowych

¹³ Watsuji Tetsurō (1889–1960) – japoński filozof.

¹⁴ Zderzenie dwóch światów można dostrzec w drugim sezonie serialu animowanego *Kimetsu no yaiba* (Miecz zabójcy demonów), którego bohaterowie podróżują pociągiem. Akcja serialu ma miejsce w okresie Taishō (1912–1926) i ukazuje zderzenie się nowoczesnego (zurbanizowanego i zmechanizowanego) zachodniego świata miejskiego z tradycyjnym japońskim światem wiejskim przesyconym magią i wiarą w istoty nadprzyrodzone. Pociąg stanowi swoiste medium pomiędzy obydwoma światami.

sprzyjała szybkiemu rozwojowi miast oraz turystyki¹⁵. Wzdłuż powstających połączeń kolejowych wyrastały osiedla miejskie oraz domy towarowe, które dla mieszkańców prowincji stanowiły inny świat, a tym samym inną (zachodnią) kulturę. Ewa Pałasz-Rutkowska i Katarzyna Starecka w następujący sposób opisują rozwój sieci domów towarowych zlokalizowanych przy dworcach oraz ich wpływ na japońskie społeczeństwo:

Symbolem masowej konsumpcji były domy towarowe. Już w 1914 roku pojawił się pochodzący z popularnej piosenki slogan „dziś Teatr Cesarski, jutro Mitsukoshi” (*Kyōu wa Teigeki, asu wa Mitsukoshi*). Odnosił się do stylu życia zamożnych ludzi, którzy bywali zarówno w Teatrze Cesarskim (*Teikoku Gekijō*), powstałym w 1911 roku pierwszym w Japonii teatrze w stylu zachodnim, jak i w bardzo eleganckim domu towarowym Mitsukoshi, do dziś istniejącym w położonej w centralnej części Tokio dzielnicy Ginza, gdzie sprzedawano ekskluzywne, drogie towary. Po wojnie, a szczególnie po wielkim trzęsieniu ziemi [1 września 1923 – przyp. JS], oba miejsca zyskały znacznie większą popularność w związku z umasowaniem kultury i przestawieniem się domów towarowych na masową sprzedaż tańszych produktów. Poza Mitsukoshi w Ginzie, najmodniejszej dzielnicy Tokio, działały inne domy towarowe, wabiące klientów nie tylko produktami krajowymi i zagranicznymi, ale też ogródkami jordanowskimi na dachach, galeriami, kawiarniami i restauracjami na najwyższych piętrach i delikatesami z wyszukаныmi zagranicznymi artykułami spożywczymi w podziemiach (Pałasz-Rutkowska, Starecka 2004: 123–124).

W ten oto sposób kolej została w Japonii zmitologizowana. Eiichi Aoki jako pierwszy połączył okres Taishō (1912–1926) i bujny rozwój kolei z japońskim mitycznym postrzeganiem tego środka lokomocji. Zauważył, że „[...] skoncentrowana na kolei mityczna koncepcja japońskiego systemu transportowego nieświadomie odziedziczona po erze Taishō [...] leży u podstaw użyteczności lokalnych kolei” (Aoki 1987: 102–105). Powyższą koncepcję rozwinął Yukman Cheung (2015), który skoncentrował swoją uwagę na konkretnych działaniach ludzi w aspekcie budowy linii kolejowych. Cheung jest przekonany, że to mit leży u podstaw planowania i przebiegu kolejnych nici transportowych, gdyż „budowa kolei była traktowana jako rodzaj fikcji – »gdyby tędy przechodziła kolej« – była tworzona, rozmawiano o niej i stała się magicznym remedium na codzienność” (Cheung 2015: 12). Projekty budowy linii kolejowych związane były z różnymi politycznymi i ekonomicznymi spekulacjami, które pobudzały wyobraźnię na temat funkcjonowania kolei i w ostatecznym rozrachunku utrwalały mityczny

¹⁵ W latach 20. XX wieku otwarto w Japonii jeden z najpopularniejszych ośrodków wypoczynkowych w Hakone. Miejsce to położone jest niedaleko góry Fuji, w pobliżu jeziora Hakone. Pozostało ono do dziś jednym z najpopularniejszych kurortów wypoczynkowych.

obraz pociągów, tworzyły swoistą wiarę w magiczną moc kolei¹⁶. Cheung podsumowuje ową wiarę następująco:

Oczekiwania i przekonania dotyczące funkcji kolei były pierwotnie „wymyślone”, przypadkowe, były jedynie przesadami. Jednak różni ludzie, mający różne cele i z różnych powodów, powtarzali, że koleje są ważne, podczas gdy w rzeczywistości koleje mogły być jedynie użyteczne lub nie. Chociaż nie było jasne, czy koleje będą rzeczywiście przydatne, budowano je, i niezależnie od tego, czy tory zostały faktycznie ułożone, „budowa kolei” stopniowo stawała się mitem, rodzajem „wiary” (Cheung 2015: 13).

W ten oto sposób użyteczność linii kolejowych schodziła na dalszy plan, a prym zaczęło wieść narodowe marzenie o podróży do innego świata, wpływające na kształtowanie się nowoczesnego Japończyka, które do dziś funkcjonuje w subkulturze japońskich fanów kolei.

Kultura entuzjastów kolei – od *densha otoko* do *tetsudō fan*

Podobnie jak ma to miejsce w przypadku samej definicji kultury kolejowej, również w odniesieniu do entuzjastów kolei mamy do czynienia z ewolucją związaną z przeobrażeniami, jakie zachodziły w Japonii. Obecnie mamy do czynienia z istnieniem wielu dyskursów poświęconych problematyce fanów kolejnictwa. Punktem wyjścia będzie podział zaproponowany przez Izumiego Tsuji. Tsuji w swojej pracy wyszedł z założenia, że ewolucja obrazu japońskiego entuzjasty kolei związana jest bezpośrednio z relatywnie późnym pojawieniem się kolei w Japonii, co wiąże się z zupełnie innym postrzeganiem roli, jaką pełni ten środek transportu. Podczas gdy na zachodzie kolej była „medium wymazania”¹⁷, dla późno zmodernizowanego społeczeństwa japońskiego była ona „medium wyobraźni” (Tsuji 2008: 40). Tsuji proponuje analizę grupy entuzjastów kolejowych w aspekcie podziału na cztery okresy:

- 1) ery pociągów, czy też ery chłopięcych fantazji (od pojawienia się kolei do końca II wojny światowej);
- 2) ery pociągów lub ery chłopców-marzycieli (od 1945 roku do okresu gwałtownego rozwoju gospodarczego lat 60. XX wieku);

¹⁶ Możemy to dostrzec w utworze Miyazawy Kenjiego zatytułowanym *Ginga tetsudō no yoru* (Noc na kolei galaktycznej) z 1934 roku.

¹⁷ Tsuji jest przekonany, że przebiegający na zachodzie proces ewolucji środków transportu, w tym powstanie i rozwój kolei, ma charakter naturalny i łączy się z uczuciem swoistego wymazania czasu i przestrzeni. Czas potrzebny dotychczas na przebycie odcinka łączącego dwa odległe od siebie punkty uległ znacznemu skróceniu, co dawało poczucie swoistego wymazania czasu i przestrzeni. W Japonii aspekt ten schodził na dalszy plan, gdyż, w wyniku procesu przyspieszonej modernizacji kraju, kolej łączona była z marzeniem o podróży do lepszego (nowoczesnego) świata.

3) ery po pociągach, czy też ery iluzji chłopięcych (od lat 70. do lat 90. XX wieku);

4) ery po kolei, zwanej również erą złudzeń chłopięcych (obecnie).

Pierwsze dwa okresy charakteryzuje udział jedynie mężczyzn w kulturze entuzjastów kolei. W trzecim pojawiają się *otaku*, zaś pod jego koniec i w wyszczególnionym przez Tsujiego okresie czwartym mamy do czynienia z otwarciem się grupy na miłośniczki kolejnictwa (Tsuiji 2008: 258).

W nawiązaniu do zaproponowanego powyżej podziału przeanalizujemy terminy opisujące fanów kolejnictwa. Przyjmijmy przy tym założenie, że można je potraktować jako ewolucję pierwotnego określenia lub jako różne formy opisujące różne grupy należące do jednej subkultury. Przyjrzyjmy się pokrótce owej ewolucji.

Pierwszym terminem jest *densha otoko* (kolejowy chłopak) opisujący jedynie męskich entuzjastów pociągów. Są to osoby, których zainteresowania skupiają się w znacznej mierze na pojazdach szynowych. Wydaje się, że sam termin oddaje stereotypowy obraz fana kolei jako mężczyzny (w dowolnym wieku). Może być następstwem funkcjonujących norm kulturowych, w których kolej była domeną męską, elementem kształtowania męskich wzorców kulturowych – podobnie jak lalki przeznaczone były dla dziewcząt. Jak już zasygnalizowano we wstępie do niniejszej pracy, pojawienie się pierwszych entuzjastów kolei należy łączyć z uruchomieniem pierwszej linii kolejowej łączącej port w Jokohamie z dworcem w Tokio¹⁸, której budowę datuje się na rok 1872, kiedy to Japonia znajdowała się w gorączkowym okresie przyspieszonej modernizacji. Przed jej otwarciem ludzie przemieszczali się na większe odległości za pomocą omnibusów, pojazdów ciągniętych przez konie, pozwalających przewieźć jednorazowo od 6 do 7 pasażerów wraz z bagażem (Frédéric 1988: 224). Pierwotnie pierwsze połączenie kolejowe, liczące zaledwie 30 km¹⁹, było przedsięwzięciem o charakterze strategicznym. Przygotowywano je z myślą o transporcie towarów z portu w Jokohamie do stolicy kraju Tokio (Frédéric 1988: 230), jednakże zamysł ten został wzbogacony o ofertę kursów pasażerskich. Należy uznać, że budowa pierwszej linii kolejowej w Japonii zakończyła się sukcesem. W pierwszych dwóch dniach jej funkcjonowania uruchomiono po dwa kursy pasażerskie w obie strony, następnie ich liczbę zwiększono do sześciu, a podróż koleją w jedną stronę zajmowała 43 minuty (Free 2012: Loc.2207). Liczba pasażerów stale wzrastała, z 40 tys. w czerwcu 1872 roku do 90 tys. we wrześniu tego samego roku (Frédéric 1988: 232). Edmond Cotteau wspominał, że w 1881 roku z dworca w Jokohamie pociągi odjeżdżały już co godzinę w kierunku do Tokio, od 6 rano do 11 wieczorem (Cotteau 1884: 119). Warto podkreślić, że w epoce Meiji (1868–1912) koleje postrzegane były wyłącznie w kategoriach infrastrukturalnych i miały służyć budowaniu nowoczesnego państwa. Przeważała więc ówczesnie koncepcja kolei jako środka użytecznego, służącego rozwojowi gospodarczemu państwa. W ten sposób postrzegana kultura kolejowa zorientowana była na technologię i nowoczesność. Dlatego też głównym

¹⁸ Więcej na temat dworca tokijskiego zob. (Kowalczyk 2019).

¹⁹ Szacuje się, że w 1900 roku długość linii kolejowych w Japonii wynosiła ok. 2600 km (Ike 1955: 223).

nurtem spajającym ówczesnych entuzjastów kolejnictwa była „miłość” do kolei reprezentującej zaawansowaną cywilizację technologiczną i wskazującą na przyszłość kraju. Owo postrzeganie kolei funkcjonowało do przełomu lat 50. i 60. XX wieku i związane było z ciągłym rozwojem kolejnictwa, tj. przejściem z kolei parowej na elektryczną, a w latach 60. XX wieku z wprowadzeniem superszybkich ekspresów *shinkansen*²⁰.

Pierwszą istotną zmianę w koncepcji kultury entuzjastów kolei dostrzegamy w późnych latach 60. XX wieku, kiedy to zaczęto akcentować kulturowe spojrzenie na kolej. Jest to czas powstawania krajowych organizacji zrzeszających entuzjastów kolei, sekcji kultury kolejowej w liceach i na uniwersytetach oraz klubów modelarskich. W tym okresie kolej stała się przedmiotem zabawy i tym samym na nowo określonym elementem kulturowym. Zmianę można połączyć z powstającą i rozwijającą się kulturą konsumpcyjną w Japonii, która stała się udziałem młodego pokolenia partycypującego (z racji wieku) w różnych klubach i stowarzyszeniach hobbystycznych. Nowe spojrzenie na kolej, powiązane z konsumpcjonizmem, doprowadziło do wykreowania nowej subkultury w japońskim znaczeniu tego terminu (Shiomi 2018: 7). Dostrzegamy to w szczególności od lat 70. XX wieku, kiedy to wraz z boorem na kolej parową zaczęły kreować się różne podgrupy w ramach wcześniej jednolitej społeczności entuzjastów kolei. Wynikające z nostalgii zafascynowanie parowozami i streamlinernami doprowadziło do wykreowania alternatywnych wersji kultury i narracji na temat kolei. Przestała ona być wyznacznikiem cywilizacji, nowoczesności, a zaczęła być formą kontrkultury nawołującej do zerwania z modernizacją i industrializmem oraz coraz szybszą masową produkcją. Owo nowe podejście było sprzeczne z dotychczas prezentowanym przez entuzjastów kolei, którzy byli blisko związani z głównym nurtem kulturowym i których zainteresowań nie postrzegano jako formy subkultury. Bez wątplenia zmiana autoidentyfikacji grupy wynika z przeobrażeń, jakie zachodziły w latach 70. w Japonii, w szczególności związanych z omówionym powyżej powstawaniem sekcji kultury w gimnazjach, liceach i na uczelniach wyższych. Te zaś łączyły się z szybką popularyzacją takich wytworów kultury masowej (i popularnej), jak manga i anime. W wyniku zbiegu powyższych czynników zainteresowanie koleją i sama grupa entuzjastów kolejowych przeniosła się z głównego nurtu kulturowego do grupy subkultur i przyjęła formę znaną dzisiaj.

Zmiany opisane powyżej doprowadziły do ewolucji samego określenia: pierwotne *otoko* (chłopak) powoli zaczynało przekształcać się w *otaku* (mianiak) i opisywało grupy mężczyzn pochłoniętych swoją pasją. *Densha otaku* (mianiak kolei) ma ponadto szerszy zakres znaczeniowy od pierwotnego określenia, gdyż poza podkreśleniem wyjątkowej pasji i wiedzy na temat kolei daje również możliwość identyfikowania się z subkulturą płci żeńskiej²¹.

Masaki Ukai, analizując różne dokumenty wytworzone przez entuzjastów kolei, nakreślił obraz *densha otaku*. W pracy z 1999 roku zauważył, że typowy

²⁰ Wprowadzenie superszybkich ekspresów *shinkansen* jest ostatnim etapem traktowania kultury kolejowej jako składowej fali modernizacji kraju.

²¹ Od przełomu lat 80. i 90. XX wieku.

maniak kolejnictwa postrzega siebie jako „mężczyznę, który bierze wolne od pracy, aby poświęcić się swojemu kolejowemu hobby, który nie jest dobry w kontaktach towarzyskich z kobietami i który nie ma dobrego wyglądu” (Ukai 1999: 113). Ponadto dodaje, że „trzy orientacje męskości – orientacja na wyższość wobec innych, orientacja na posiadanie i orientacja na władzę – istnieją w »manii kolejowej«, gdzie jest niewielu zewnątrznie tak zwanych »męskich mężczyzn«, a świat »manii kolejowej« jest dziwnie odwróconym męskim rajem mężczyzn, którzy porzucili walkę o zewnętrzną »męskość«” (Ukai 1999: 117). Shō Shiomi w bezpośredni sposób łączy powyższe cechy z typowym obrazem *otaku*, którzy „nie przywiązują wagi do komunikacji interpersonalnej i nie dbają o swój wygląd, a którzy oddają się swojej miłości do kolei” (Shiomi 2018: 23). W ten oto sposób obraz *densha otaku* znajduje podwójne potwierdzenie, zarówno w obrazie kreowanym przez opinię publiczną, jak i w samych wypowiedziach uczestników subkultury. Warto zaznaczyć, iż jest to negatywny wizerunek, z którym kobiety nie chciały się utożsamiać do momentu kolejnej zmiany, jaka nastąpiła pod koniec lat 80. XX wieku.

Ponadto warto zauważyć, że kultura *densha otaku* znajduje odzwierciedlenie we wcześniej przytoczonej definicji kultury kolejowej jako środka podróży pomiędzy rzeczywistościami. Masachi Ōsawa nakreśla problematykę w następujący sposób:

Co takiego było w kolei, że przyciągała tak wielu ludzi? Czy nie dlatego, że w pierwszej połowie ery nowożytnej koleje były niemal jedynym medium, które uwalniało ludzi od ziemskich wspólnot, w których się rodzili i wychowywali? Nowoczesność to społeczeństwo, w którym zwykli ludzie – ludzie, którzy nie znajdują się w centrum politycznym lub gospodarczym – zaczynają zdawać sobie sprawę, że są uczestnikami szerszej przestrzeni społecznej, niezależnej od bezpośrednich znajomości, czyli są członkami społeczeństwa obywatelskiego i narodu. Ale aby zrealizować taką przestrzeń społeczną, potrzebne były namacalne, materialne wskazówki. Koleje są właśnie takimi artefaktami. To właśnie dlatego, że można sobie wyobrazić stolicę, terytorium państwa narodowego, a nawet świat otwierający się na końcu linii kolejowej, koleje wzbudzały romantyczne fantazje (Ōsawa 2008: 92).

Tym samym Ōsawa wskazał entuzjastów kolei oraz *otaku* jako współczesnych spadkobierców doświadczeń kolejowych Japończyków z ery początków kolejnictwa w Kraju Kwitnącej Wiśni.

Ostatnim etapem ewolucji formy fandumu kolejnictwa jest jego ściśle powiązanie z sektorem turystycznym, jakie miało miejsce w późnych latach 80. i na początku lat 90. XX wieku. Związana z walką o rentowność prywatyzacja kolei państwowych przywróciła charakterystyczne dla okresu międzywojennego hasła łączące kolej z podróżami turystycznymi. Bez wątpienia rozbudowa sieci kolejowej w latach 20. i 30. XX wieku wpłynęła na powstanie i rozwój japońskiej branży turystycznej. Turystyka związana była początkowo z budowanymi w pobliżu dworców kolejowych licznymi atrakcjami turystycznymi, takimi jak: chramy sintoistyczne czy dzielnice rozrywki. Przekładało się to zarówno na wzrost liczby

turystów, jak i mieszkańców zlokalizowanych w pobliżu dworców osiedli²². Kolej wpłynęła na zmiany przyzwyczajeń oraz zaadaptowanie znanej dotychczas kultury podróżowania do nowej formy transportu (Frédéric 1988: 233). Dzięki upowszechnieniu się podróży pociągami podróżni mogli bez obaw wyruszać w długie wyprawy przy jednoczesnym zachowaniu grupowej formy podróży. Dlatego też ogromną popularnością cieszyły się zorganizowane wycieczki grupowe, których celem były kurorty wypoczynkowe czy też miejsca święte odwiedzane przez pielgrzymki urządzone przez różne stowarzyszenia religijne i patriotyczne. Dodatkową zachętą do uczestnictwa w tego rodzaju podróżach był system zniżek wprowadzony przez towarzystwa kolei żelaznych. Skierowane były one do wszystkich instytucji zdolnych do wysłania zorganizowanych grup, składających się np. z uczniów (szkoły), studentów (uczelnie wyższe), pracowników firm (kombinaty), rodzin czy sąsiadów (stowarzyszenia sąsiedzkie).

Podobnie jak miało to miejsce w okresie międzywojennym, ponownie sięgnięto po obraz pociągu jako idealnego środka lokomocji dla pasjonatów podróży, zarówno indywidualnej, jak i grupowej (zorganizowanej). Głównymi nośnikami kreującymi nowy trend kulturowy były przewodniki kolejowe (opisujące trasy podróży i środki transportu), programy emitowane w stacjach telewizyjnych (ukazujące atrakcje położone wzdłuż poszczególnych tras kolejowych) oraz różnego rodzaju opracowania i relacje z odbytych kolejną podróży. Ów rozrywkowy element podróżowania w połączeniu z postępującym rozwojem kultury konsumpcyjnej doprowadził do rozkwitu japońskiej turystyki kolejowej i jej obecnego kształtu. Co więcej, dotychczas zarezerwowana dla mężczyzn domena zaczęła zapełniać się licznymi entuzjastkami kolejowymi, które w tym samym stopniu dzieliły pasję co ich koledzy. Związane to było bez wątpienia z obecnością zarówno kultury kolejowej, jak i kultury entuzjastów kolei w środkach masowego przekazu i próbą budowania bardziej przystępnego i tym samym pozytywnego obrazu kultury kolejowej.

Wszystkie powyższe zmiany doprowadziły do powstania nowego określenia *tetsudō fan* (fan kolei), który swoim znaczeniem obejmuje wszystkich pasjonatów i pasjonatki wszelkich treści dotyczących kolei. Jednocześnie określenie to nie jest nacechowane negatywnie, jak ma to miejsce w przypadku *densha otaku* i nie ma charakteru wyłączającego jak pierwotne *densha otoko*. *Tetsudō fan* w ostatnich latach wypiera z dyskursu wcześniejsze określenia, które obecnie pozostają w użyciu przede wszystkim w znaczeniu negatywnym.

²² To wszystko prowadziło do rozbudowy infrastruktury miejskiej i poprawy stanu dróg (potrzebnych do transportu do i z dworca). Dodatkowo rozwój przemysłu turystycznego sprawił, że w miejscach najczęściej wybieranych za cel przez Japończyków powstawały hotele, gospody, kramy i restauracje. Dzięki temu miejsca te bardzo szybko się bogaciły i jeszcze bardziej rozwijały.

Zróźnicowanie współczesnej grupy entuzjastów kolejowych

Niezależnie od stosowanego określenia subkultura kolejowa nie jest jednorodna i w zależności od przyjętych kryteriów może dzielić się aż na 36 mniejszych grup/subkultur (Kozuka 2014). Na potrzeby niniejszego opracowania podzielię je na 10 kategorii łączących w sobie mniejsze podgrupy.

Pierwszą grupą wchodzącą w skład subkultury *Tetsudō fan* są miłośnicy fotografii kolejowej. Jest to jedna z pierwszych, jeśli nie pierwsza, grupa *otaku* kolejowych, która została już wzmiankowana w artykule Nakamoriego z 1983 roku. Członkowie tej grupy dzielą się na dwie podgrupy, *tori tetsu* (撮り鉄), czyli osób fotografujących pociągi, oraz *kaki tetsu* (描き鉄), specjalizujących się w malowaniu fotorealistycznych obrazów przedstawiających pociągi. Cechą rozpoznawczą obu tych subkultur są aparaty fotograficzne wyposażone w obiektywy umożliwiające fotografowanie w nieprzychylnych warunkach oświetleniowych oraz z dużych odległości. Główną różnicą są miejsca wykonywanych zdjęć/obrazów. Dla *kaki tetsu* są to przestrzenie otwarte, na których kursują specjalne pociągi, superszybkie ekspresy czy kolej historyczna (parowa). Dla odmiany *tori tetsu* wykonują fotografie dowolnych pociągów, składów kursujących na trasach codziennych, liniach kolei miejskiej i metra. Znani są z zajmowania skrajnych części peronów, a także zastawiania ich statywami w celu wykonania jak najlepszego zdjęcia wjeżdżającego składu. Częstym zjawiskiem są bójki pomiędzy poszczególnymi osobami, wynikające z chęci zajęcia dogodnej pozycji do wykonania fotografii czy też w przypadku wejścia w kadr²³. Niektórzy *tori tetsu*, łamiąc przepisy bezpieczeństwa, ustawiają się wzdłuż biegnących torów w celu zrobienia unikatowego zdjęcia. W serwisach społecznościowych znajduje się wiele filmów prezentujących nagrania wykonane z wnętrza kabiny maszynisty lub wnętrza pociągu, na których widać entuzjastów-fotografów polujących na wymarzoną fotografię przejeżdżającego składu²⁴.

Drugą kategorię stanowią fani przejazdów koleją. Już od samego początku istnienia transportu kolejowego w Japonii cieszył się on ogromną popularnością, a weekendowe wycieczki stanowiły istotny składnik rutyny Japończyków od przełomu XIX i XX wieku (aż po dziś). Wyróżniamy trzy kategorie *otaku*. Pierwszą są *nori tetsu* (乗り鉄), czyli osoby, których celem jest przejechanie wszystkich możliwych odcinków linii kolejowych w Japonii. Czerpią oni przyjemność z samego przejazdu pociągiem i przemierzenia całej długości danej linii. Bardzo ciekawą kategorią są tzw. *ne tetsu* (寝鉄), czyli osoby, które czerpią przyjemność ze spania w jadącym pociągu. Samo zjawisko spania w pociągu jest w Japonii powszechne. Wielu Japończyków dojeżdża do miejsca nauki lub pracy, spędzając często w pociągu

²³ Często są również bójki pomiędzy *tori tetsu* a pracownikami stacji, którzy, dbając o bezpieczeństwo pasażerów oraz samych entuzjastów fotografii kolejowej, starają się usuwać *tori tetsu* z miejsc zagrażających ich życiu (np. <https://www.youtube.com/watch?v=qJh8k7zDmtw>, dostęp: 14.07.2025).

²⁴ Zob. <https://www.youtube.com/shorts/jTUbfIQ9dLs> (dostęp: 14.07.2025).

nawet po 2 godziny wcześniej rano i późnym popołudniem lub wieczorem²⁵. Nikogo nie dziwią osoby śpiące (drzemiące), które odsypiają krótką noc, czy też regenerują siły przed lub po pracy. Jednakże znajdują się wśród nich *ne tetsu*, dla których sen w pędzącym pociągu staje się rodzajem hobby. Stosunkowo nową kategorią *densha otaku* są *kuzu tetsu* (くず鉄), czyli zazwyczaj młodzi ludzie korzystający z anonimowości tłumu, dla których przejazd pociągiem staje się okazją do zachowania niezgodnego z panującymi normami społecznymi, takiego jak obrażanie współpasażerów, głośne słuchanie muzyki, rozmowa przez telefon itd., zaś ze sprawiania kłopotów czynią swoje hobby.

Trzecią grupę fanów kolejnictwa stanowią miłośnicy dworców i ich okolic oraz obiektów związanych z kolejami, zwani *ori tetsu* (降り鉄). Są to osoby czerpiące przyjemność z podróżowania pociągami od stacji do stacji i zwiedzania okolic dworców. Jednym z najpopularniejszych programów telewizyjnych zachęcających do tego typu aktywności jest emitowany od 1995 roku *Burari tochū gesha no tabi* (ぶらり途中下車の旅, Spokojna podróż z przystankami), w którym znane osobowości japońskiego świata show-biznesu podróżują pociągami, zwiedzając poszczególne stacje i ich okolice na danych liniach kolejowych.

Czwartą grupę stanowią *eki tetsu* (駅鉄), czyli eksperci w zakresie wiedzy o danym dworcu. Znają oni historię powstania i rozwoju poszczególnych obiektów dworcowych, w tym takie szczegóły, jak przyczyny nadania im nazwy oraz powody zmian w nazewnictwie. Początków tej pasji możemy upatrywać w powstawaniu pierwszych dworców na terenie Japonii, które stanowiły swoiste punkty zetknięcia się Japończyków z nowoczesnością i zagranicą. Przyciągały one rzesze osób, które zwiedzały obiekty i z pasją chciały poznawać wszystko, co zachodnie. Podkategorią *eki tetsu* są *setsubi tetsu* (設備鉄), których pasją są wszelkiego typu obiekty kolejowe, takie jak mosty czy tunele. Specyficzną podkategorią są miłośnicy spania na dworcach (*ekine tetsu* 駅寝鉄).

Kolekcjonerzy wchodzą w skład piątej kategorii. Będą to zarówno osoby, które kolekcjonują modele pociągów (*mokei tetsu* 模型鉄), jak i towarów związanych z koleją (*shūshū tetsu* 収集鉄), czyli biletów, części wycofanych z eksploatacji lub gadżetów promocyjnych. Przykładem może być aukcja wózków barowych, które były używane w ekspresach *shinkansen*²⁶. Wraz z zakończeniem sprzedaży obwoźnej w pociągach koleje wystawiły na sprzedaż wózki, które cieszyły się ogromną popularnością wśród fanów kolei. Do niniejszej kategorii zaliczają się również kolekcjonerzy znaczków pocztowych oraz emblematów związanych z koleją (*oshi tetsu* 押し鉄), osoby zbierające rozkłady jazdy oraz mapy sieci kolejowych (*suji tetsu* スジ鉄 lub *jikokuhyō tetsu* 時刻表鉄), a także miłośnicy kolejowych lunchboxów (*ekiben tetsu* 駅弁鉄), które sprzedawane są na dworcach i zawierają lokalne specjały. Ostatnią podgrupą w tej kategorii są złodzieje (*tori tetsu* 盗り鉄), którzy zabierają tablice rejestracyjne pociągów oraz wyposażenie z wagonów sypialnych.

²⁵ Więcej na ten temat zob. (*Commuting* b.d.).

²⁶ Wózki zostały sprzedawane w cenie 100 000 jenów za sztukę (Usui 2024).

Do szóstej kategorii zaliczają się osoby, których pasją jest wiedza na temat technicznych i administracyjnych aspektów funkcjonowania kolei oraz bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Są to entuzjaści inżynierskich aspektów budowy lokomotyw i wagonów (*sharyō tetsu* 車両鉄), torów (*senro tetsu* 線路鉄), linii trakcyjnych (*haisen tetsu* 配線鉄), dźwięków wydawanych przez pociągi oraz muzyki peronowej (*oto tetsu* 音鉄), w tym osoby przechwytujące sygnały radiowe nadawane przez pociągi (*jushin tetsu* 受信鉄). Ponadto do tej kategorii zaliczymy *gunji tetsu* (軍事鉄), czyli osoby posiadające wiedzę o specjalnych pociągach wojskowych (opancerzonych i uzbrojonych), *hoan tetsu* (保安鉄) (entuzjastów bezpieczeństwa kolejowego) oraz *tetsukei tetsu* (鉄警鉄), czyli fanów japońskiej straży ochrony kolei. Kategorię zamykają pasjonaci w zakresie prawa kolejowego (*hōki tetsu* 法規鉄) i akcyjnych spółek kolejowych (*kaisha tetsu* 会社鉄).

Kolejną, siódmą, grupę stanowią miłośnicy starych kolei, w tym *SL tetsu* (SL 鉄) – eksperci od lokomotyw parowych, *haisen tetsu* (廃線鉄), czyli pasjonaci opuszczonych linii kolejowych, którzy eksplorują ruiny związane z koleją, oraz *sōshiki tetsu* (葬式鉄) (dosłownie „pogrzebowi *otaku*”), czyli sympatycy ostatnich przejazdów pociągami przed zamknięciem linii lub wycofaniem modelu z eksploatacji. Dodatkowo w tej grupie spotkamy miłośników historii podróży koleją (*rekishi tetsu* 歴史鉄) oraz filozofów kolejnictwa, dla których ważnym zagadnieniem jest wpływ konstrukcji pociągu na społeczeństwo danej epoki (*tetsugaku tetsu* 哲学鉄).

Ósmą kategorię stanowią zapaleńcy wirtualnych podróży koleją. Znajdziemy wśród nich graczy (*gēmu tetsu* ゲーム鉄), którzy poświęcają każdą wolną chwilę na gry elektroniczne związane z koleją (jak np. symulatory *Let's go by train!* i *Let's take the A line*), *untan tetsu* (運転鉄), czyli osoby pragnące zostać maszynistą pociągu, a także *kakū tetsu* (架空鉄) – pasjonaci-konstruktorzy oryginalnych rozwiązań kolejowych.

Przedostatnią kategorię entuzjastów kolejowych stanowią matki (*mama tetsu* ママ鉄) wraz z dziećmi (*chibi tetsu* チビ鉄), których pasją są pociągi. Przeznaczone dla nich są specjalne modele-zabawki oraz pluszowe przytulanki nawiązujące do znanych w Japonii pociągów lub linii kolejowych. Co istotne, to właśnie *mama tetsu* często są stroną aktywną, inspirującą swoje dzieci do zanurzenia się w świat kultury kolejowej.

Ostatnią kategorię stanowią japońscy fani zagranicznych kolei (*kaigai tetsu* 海外鉄), którzy udają się w podróże zagraniczne w celu doświadczenia podróży innymi niż japońskie kolejami.

Na podstawie powyższego krótkiego przeglądu dostrzegamy, jak bardzo zróżnicowaną wewnątrznie grupą są współcześni japońscy miłośnicy kolei. Warto zauważyć, że ze względu na specyfikę kulturową i społeczną kolej jest głównym środkiem lokomocji w Japonii. Korzystają z niej wszystkie grupy wiekowe, a dla licealistów, studentów oraz osób pracujących stanowi ona element codziennego życia.

Podsumowanie

Kolej w Japonii od początku swojego istnienia była silnie związana z kulturą japońską. Przez pierwsze sto lat funkcjonowania była to kultura postępu, a kolej kojarzona była z cywilizacją i nowoczesnością. Stanowiła przy tym swoiste medium wyrwywające i przenoszące ludzi do innego, lepszego świata. Tak postrzegane kolejnictwo wchodziło w skład głównego nurtu kolejowego czy wręcz w skład kultury wysokiej.

Od lat 70. XX wieku mamy do czynienia ze spadkiem znaczenia kolei w transporcie. Oddała ona prym samochodom osobowym i samolotom. Nastąpiła również zmiana w świadomości Japończyków, którzy wraz z zakończeniem okresu powojennego przyspieszonego rozwoju ekonomicznego (z lat 50. i 60. XX wieku) porzucili kulturę modernizacyjną na rzecz konsumpcyjnej. Zmiana ta, w połączeniu z powstaniem współczesnej formy kultury popularnej i masowej, doprowadziła do przekształcenia się pierwotnie jednolitej grupy miłośników kolei (i tym samym zwolenników postępu) w subkulturę, która przez blisko dwie dekady była w kontrze do głównego nurtu nowej kultury japońskiej. W kulturze kolejowej młodzi ludzie upatrywali ucieczki od sztywnych norm społecznych narzuconych przez nowe, powojenne społeczeństwo japońskie.

Wraz z popularyzacją kultury *otaku* kolej stała się jedną z przystani (obok anime i mangi), w której pasjonaci mogli realizować swoje zainteresowania i w której wytwarzali alternatywne dla głównego nurtu społecznego normy będące zaprzeczeniem panującego w Japonii stereotypu męskości. Tym samym nastąpił powrót do kolei jako medium przenoszącego ludzi do innego, lepszego świata.

Obecnie kolej i związane z nią kultura kolejowa oraz kultura miłośników kolei stanowią jeden z licznych nurtów kulturowych, w którym uczestniczy wielu, jeśli nie większość, Japończyków. Obecna jest ona w telewizji w postaci programów podróżniczych i seriali²⁷, w kinie zarówno klasycznym (jak np. *Bomba w superekspresie*, 2025), jak i animowanym (np. *Demon slayer – The Movie: The Mugen Train*, 2020), czy też w literaturze (*Bullet Train*, 2010). Wszystko to czyni z pociągu i kultury kolejowej istotne medium kulturowe łączące różne pokolenia Japończyków.

Literatura

- Eiichi, A. (1987). *Chiiki shakai no naka de rōkarusen o kangaeru* (Rozważania na temat linii lokalnych w społeczności regionalnej). *Tetsudō jōnaru*, 24(1), 101-105.
- Eiichi, A. (2001). *Tetsudō shumi no ayumi – „Tetsudō pikutoriaru” no hanseiki to tomoni* (Historia hobby kolejowego – wraz z półwieczem magazynu „The Railway Pictorial”). *Tetsudō pikutoriaru*, 51(7), 131-155.
- Cheung, Y. (2015). *Tetsudō eno yume ga nihonjin o tsukutta* (Marzenie o kolejach stworzyło Japończyków). Tōkyō: Asahi shimbun shuppan.

²⁷ Bardzo popularny był serial „Pending train” (2023) opowiadający o losach pasażerów linii Tsukuba express.

- Commuting (b.d.). <https://www.japan-guide.com/topic/0011.html#:~:text=According%20to%20our%20survey%20results%2C%20the%20train,among%20students%20and%2057%25%20among%20company%20workers> [dostęp: 14.07.2025].
- Cotteau, E. (1884). *Un Touriste dans l'Extreme-Orient: Japon, Chine, Indo-Chine et Tonkin; 4 août 1881-24 janvier 1882*. Paris: Paris Hachette.
- Louis, F. (1988). *Życie codzienne w Japonii u progu nowoczesności (1868–1912)*. Warszawa: PIW.
- Free, D. (2012). *Early Japanese Railways 1853–1914: Engineering Triumphs That Transformed Meiji-era Japan*. Tōkyō, Rutland, Vermont, Singapore: Tuttle Publishing (dokument elektroniczny).
- Ike, N. (1955). The Pattern of Railway Development in Japan. *The Far Eastern Quarterly*, 14(2), 217–229.
- Kowalczyk, B. (2019). *Tajemnica dworca Tokio. Społeczne konstruowanie przestrzeni we współczesnej Japonii*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Kozuka, J. (2014). *Better know a train nerd: 36 different classifications for Japan's "densha otaku"* <https://soranews24.com/2014/04/21/better-know-a-train-nerd-36-different-classifications-for-japans-densha-otaku/> [dostęp: 2.04.2025].
- Mita, M. (2012). *Miyazawa Kenji – Sonzai no matsuri no naka e* (Miyazawa Kenji – Wewnątrz święta istnienia). W: *Teihon Mita Munesuke chosakushū*, IX, Tōkyō: Iwanami Shoten.
- Miyazawa, K. (2020). *Noc na kolei galaktycznej i inne baśnie*. Tłum. A. Grajny. Bydgoszcz: KIRIN.
- Morikawa, K. (2013). *Otaku/Geek*. Tłum. D. Washburn. *Review of Japanese Culture and Society*, 25, 56–66.
- Nakamori, A. (1983). *Otaku no kenkyū* (1). Machi ni wa 'otaku' ga ippai (Badania nad otaku (1). W mieście jest wielu otaku). *Manga Burikko*, 6, 200–201.
- Ōsawa, M. (2008). *Fukanōsei no jidai* (Epoka niepewności). Tōkyō: Iwanami Shoten.
- Pałasz-Rutkowska, E., Starecka, K. (2004). *Japonia*. Warszawa: TRIO.
- Shiomi, S. (2018). *Gendai nihon no „Tetsudō aikō” ni kansuru shakaigakuteki kenkyū: „Bunmei” no tsuikyū kara „bunka” no tankyū eno hen'yō* (Społeczne badania dotyczące współczesnej japońskiej „miłości do kolei”: od „cywilizacji” do „kultury”), <http://doi.org/10.32286/00000187>.
- Shirakawa, S. (1981). *Daraku-kunno yoi ko kyōshitsu koyoi mo kamonohashiru dai-ikkai: shinnyūsei no tame no hissatsu yoi ko kokoroe shūtoku kōza* (Dziś wieczór jak zawsze kamonohashiru: Klasa, w której nieudacznicy mogą stać się dobrymi uczniami, część 1: Kurs dla pierwszoklasistów na temat zasad, których należy przestrzegać, aby być dobrym uczniem). *Fanrōdo* (Fanroad), 2(2), 68–71.
- Tsuiji, I. (2008). *Tetsudō no imiron to „shōnen bunka” no hensen – nihon shakai no kindai to sono kako, genzai, mirai* (Zmiana semantyki kolejnictwa i „kultury młodzieżowej” – modernizacja społeczeństwa japońskiego oraz jej przeszłość, teraźniejszość i przyszłość). Tōkyō: Keisō Shobō.
- Uda, T. (2007). *Tetsudō nihon bunkashikō* (Rozważania nad historią kultury kolejowej Japonii). Kyōto: Shibunkaku.
- Ukai, M. (1999). *Tetsudō mania no kōgengaku – „Otoko rashisa” kara ridatsu shita otokotachi no gyakusetsu* (Nauka o współczesności dla miłośników kolei – Paradoks mężczyzny, którzy odeszli od męskości). W: Y. Nishikawa, M. Ogino (red.), *Kyōdō kenkyū danseiron*, Kyōto: Jimbun shoin.
- Usui, A. (2024). *Shinkansen shanai hanbai ni tsukawareta wagon, 50-dai hanbai e – kakaku wa 1-dai 10-man'en* (Wózki, które były wykorzystane do sprzedaży w shinkansenach, 50 sztuk na sprzedaż – cena wynosi 100 000 jenów za sztukę). *Asahi Shimbun*, 26.01.2024, <https://www.asahi.com/articles/ASSIT3Q0ZS1SOBJB002.html> [dostęp: 4.04.2025].

- Wakabayashi, M. (1992). *Atsui toshi tsumetai toshi* (Gorące miasto, zimne miasto), Tōkyō: Seikyusha.
- Watsuji, T. (1963). *Jijoden no kokoromi* (Próba napisania autobiografii). W: *Watsuji Tetsurō zenshū*, t. 18. Tōkyō: Iwanami Shoten.
- Yanagita, K. (1990). *Meiji taishōshi sesōhen* (Historia i obyczaje okresów Meiji i Taishō). W: *Yanagita Kunio zenshū*, t. 26. Tōkyō: Chikuma shobō.

SUMMARY

Railway culture and the culture of Japanese railway enthusiasts. From mainstream to subculture

Since its beginnings, railways in Japan have been strongly linked to Japanese culture. During the first hundred years of operation, it was a culture of progress, and railways were associated with civilization and modernity. At the same time, it was a kind of medium that transported people to a different, better world. Perceived in this way, railways became part of the mainstream, or even part of high culture. Since the 1970s, we have been witnessing a decline in the importance of railways in transport. They have given way to car and airplane travel. There has also been a change in the consciousness of the Japanese, who, with the end of the period of accelerated economic development after the war (dating from the 1950s and 1960s), abandoned the culture of modernization in favor of consumerism. This change, combined with the emergence of contemporary popular and mass culture, led to the transformation of the previously homogeneous group of railway enthusiasts into a subculture that stood in opposition to the mainstream of the new Japanese culture for nearly two decades. Young people saw railway culture as an escape from the rigid social norms imposed by the new post-war Japanese society. With the popularization of *otaku* culture, railways became one of the bastions (next to *anime* and *manga*) where enthusiasts could pursue their interests and create norms alternative to those of the mainstream society. Railway culture became a form of escape from the prevailing stereotype of masculinity in Japan for many young men. This marked a return to the railway as a medium that took people to a different, better world. Today, railways and the associated railway culture and railway enthusiast culture are one of many cultural trends in which many, if not most, Japanese people participate. It is present on television in the form of travel programs and series, in classic cinema (such as *Shinkansen Daibakuhatsu*, 2025), and animated films (e.g., *Demon Slayer: The Movie: Mugen Train*, 2020), as well as in literature (*Bullet Train*, 2010). All this makes trains and railway culture an important cultural medium connecting different generations of Japanese people.

Keywords: railway culture, railway enthusiasts (*denshaotaku*), Japan Railways, *otaku*