

MAŁGORZATA DUBASIEWICZ  <https://orcid.org/0000-0002-2163-7321>

Muzeum Narodowe w Gdańsku

Sprawozdanie z ogólnopolskiej konferencji naukowej „*Imagineering*. Lokomocja w perspektywie antropologicznej”, Gdańsk, 26–27 września 2024 roku

Konferencja „*Imagineering*. Lokomocja w perspektywie antropologicznej”, która odbyła się w dniach 26 i 27 września 2024 roku w Gdańsku, została zorganizowana przez Instytut Antropologii Uniwersytetu Gdańskiego oraz Polskie Towarzystwo Ludoznawcze Oddział w Gdańsku. Komitet naukowo-organizacyjny tworzyły: dr Agnieszka Bednarek-Bohdziewicz (kierowniczka naukowa konferencji) oraz mgr inż. Zuzanna Śmigielska i mgr Elżbieta Hoppe. Celem spotkania był antropologiczny namysł inspirowany paradygmatem mobilności. Temat został zawężony do obszaru lokomocji rozumianej jako technologiczny wymiar poruszania się. Motywem przewodnim był problem zależności między społeczno-kulturowym imaginariem a technologią, ujęty w funkcjonującym w antropologicznych dyskusjach neologizmie *imagineering* (kontaminacja angielskich słów *imaginary*, *imagination* oraz *engineering*).

Konferencję otworzyli: dr hab. prof. UG Tarzycjusz Buliński – dyrektor Instytutu Antropologii UG, dr Aleksandra Paprot-Wielopolska – prezeska gdańskiego oddziału PTL – oraz dr Agnieszka Bednarek-Bohdziewicz – kierowniczka naukowa konferencji.

Wystąpienia uczestników zorganizowano w ramach sześciu paneli tematycznych. Po każdym z bloków odbywała się dyskusja.

Woda

Pierwszy panel zatytułowany „Woda” moderował dr hab. prof. UG Tarzycjusz Buliński. Dr Maciej Wojcieszak (Instytut Historii, Uniwersytet Gdański) wygłosił referat *Kilka uwag o znaczeniu transportu wodnego dla społeczeństwa zachodniorzymskiego epoki późnego antyku w świetle łacińskiej literatury patrystycznej*. Bazując na literaturze ojców Kościoła, Wojcieszak przybliżył znaczenie ekonomiczne, społeczne i militarne transportu. Pierwsze z nich oddziaływało na rozwój handlu i państwa. Autor przywołał liczne przykłady tekstów poświadczających transport wodny między różnymi obszarami geograficznymi (Afryka, Indie). Następnie podkreślił, że ważnym obszarem gospodarki wpływającym na funkcjonowanie społeczne było rybołówstwo, które zarówno umożliwiało zarobek, jak i dostarczało pożywienie. Na koniec omówił znaczenie militarne transportu związane z przemieszczaniem się wojsk i prowadzeniem działań wojennych, a także wskazał na komunikację wodną jako popularną drogę ucieczki uchodźców. Autor zaznaczył konieczność ostrożnej lektury owych źródeł z uwagi na stereotypową perspektywę, cechującą się moralizatorsko-dydaktycznym nastawieniem omawianych pism (np. podkreślanie chciwości jako motywacji do działania kupców). Wojcieszak w podsumowaniu podkreślił poznawczą przydatność lektury łacińskich źródeł patrystycznych znajdujących potwierdzenie także w historycznych i archeologicznych badaniach dotyczących problemu transportu wodnego w późnoantycznym Imperium Romanum.

Dr Filip Rogalski (Instytut Antropologii, Uniwersytet Gdański) przedstawił referat *Kilka uwag na temat Amazońskich czółen i ich użytkowników na przykładzie etnografii ludu Arabela (Amazonia peruwiańska)*. Na wstępie zwrócił uwagę na dysproporcję między znaczeniem czółen dla ludności tubylczej Amazonii jako podstawowego środka transportu a marginalnością tego problemu w tekstach etnograficznych. Bazując na własnym doświadczeniu badań terenowych oraz dostępnej literaturze przedmiotu, Rogalski omówił kontekst kulturowy zastosowania transportu wodnego w Ameryce Południowej. Przedstawił funkcjonujący podział społeczności na ludy „czółna” i ludy „piesze”. Przywołał zagadnienie procesu przekształcania się ludu Arabela ze społeczności „chodzącej” w społeczność „wodną”. Omówił praktyki społeczno-kulturowe związane z użytkowaniem i wspólnotowym budowaniem czółna. Przykładowo w sytuacji wezbranej wody czółna stanowią podstawową platformę życiowych praktyk: służą do polowania, umożliwiając odwiedziny, tworzą infrastrukturę portową. Etnolog zakończył wystąpienie spostrzeżeniem związanym z praktyką budowania łodzi. Zwrócił uwagę na gest rytmicznego ciągnięcia kłody przez wspólnotę. Podczas tej czynności, dla dodania animuszu, uczestnicy wołają „anakonda, anakonda”. Kluczem do skojarzenia momentu ciągnięcia kłody i powyższego zawołania może być odwołanie się do ważnego dla społeczności mózdzierza korytowego (urządzenia do wytwarzania napojów). Przy jego tworzeniu wymagana jest praca zespołowa oraz ważny jest proces ciągnięcia. W tym obiekcie można doszukiwać się skojarzeń z mitycznym węzem.

Mgr inż. Zuzanna Śmigielska (Instytut Antropologii, Uniwersytet Gdański) w referacie *Rytm kontenerowca. Perspektywa antropologiczna* przeanalizowała różne kategorie, w które można wpisać statek jako obiekt oraz sposób życia załogi kontenerowca. Rozpoczęła wystąpienie od przedstawienia wieloznacznej definicji statku (np. w prawie morskim rozumiany jest on z jednej strony jako nieruchomość, z drugiej zaś jako obiekt pływający), następnie poddała antropologicznej refleksji sposoby strukturyzacji kontenerowca oraz rytm dnia na pokładzie, odwołując się do pomocnych kategorii, m.in. z zakresu studiów nad mobilnością. Posiłkowała się takimi pojęciami, jak przestrzeń tranzytowa, heterotopia, zamieszkiwanie w podróżowaniu. W dalszej części wystąpienia Śmigielska, bazując na własnym doświadczeniu życia na kontenerowcu, omówiła struktury przestrzennych hierarchii statku (góra, dół, lewa burta, prawa burta, dziób, rufa), a także dostępności poszczególnych osób do konkretnych miejsc (przestrzeń wspólna i prywatna – oswajanie przestrzeni). Zwróciła uwagę na obecne w strukturach statkowych rozróżnienie czystości i brudu (rozdział mesy dla oficerów i pozostałej załogi, pralnię). Poruszyła również zagadnienie obowiązującego na kontenerowcu rytmu życia: pracy i odpoczynku. Tryby te wyznaczone są przez konkretne obowiązki (wachty, posiłki, zawijanie do portu). Kolejną omawianą kategorią był sposób komunikacji – język, którym posługuje się załoga, w tym występujące symbole, dźwięki, mapy. W końcu autorka odniosła się do relacji zachodzącej pomiędzy lądem a morzem – widzianej z perspektywy personelu kontenerowca. Odniosła się do problemów dotyczących marynarzy, m.in. relacji z tymi, którzy zostali na lądzie, doświadczenia separacji od „prawdziwego” życia, czyli tego, które toczy się poza statkiem.

Kolej

Drugi panel, moderowany przez dr Aleksandrę Paprot-Wielopolską, skoncentrowany był wokół zagadnień związanych z koleją. Dr Marcin Jarząbek (Instytut Historii, Uniwersytet Jagielloński) w wystąpieniu *Praca kolejarzy w Polsce w XX wieku – historia i mit* analizował problem przepaści między mitem na temat szanowanego i dobrze płatnego zawodu kolejjarza a realiami związanymi z pracą na kolei. Prelegent zwrócił uwagę na uwarunkowania i funkcje procesów mityzacji przeszłości. Opierając się na materiałach źródłowych, wykazał, że wyobrażenia na temat solidności zawodu dalece odbiegały od rzeczywistych doświadczeń kolejjarzy. Omówił zagadnienia związane z wynagrodzeniem, czasem pracy, przepaścią między tzw. białymi i niebieskimi kołnierzykami. Poruszył problemy związane z degeneracją prestiżu społecznego zawodu kolejowego w latach 80. XX w. oraz zagadnienie dotyczące relatywnej deprywacji – spadku wynagrodzeń kolejjarzy w porównaniu z innymi grupami zawodowymi (marynarzami, górnikami). Ponadto omówił fenomen funkcjonującego etosu zawodowego. Na podstawie przywołanych źródeł (pisanych i wizualnych) zwrócił uwagę na zjawisko idealizowania zawodu kolejjarza, które zderza się z danymi na temat trudnych,

niezadowalających warunków pracy na kolei. Na koniec, odwołując się do zjawiska retrotopii, Jarząbek postawił otwarte pytanie o możliwość wyobrażenia kultury pracy, która nie ma wbudowanej nostalgii za mityczną przeszłością.

Dr Piotr Czepas (Muzeum Archeologiczne i Etnograficzne w Łodzi) w referacie *Kolej i jej związki z przemysłem w świetle wybranych przykładów z terenu powiatu łukowskiego w województwie lubelskim. Elementy dziedzictwa kulturowego czy zapomniana przeszłość?* podjął temat zależności między pojawieniem się kolei i rozwojem przemysłu w powiecie łukowskim. Prelegent bazował na archiwaliach, wspomnieniach oraz wynikach etnograficznych badań. Koncentrując się na okresie II Rzeczypospolitej, przedstawił tło historyczne dotyczące pojawienia się kolei oraz rozwoju przemysłu w powiecie łukowskim. Zwrócił uwagę, że w wyniku powstających połączeń kolejowych w XIX w. dochodziło do rozwoju ośrodków miejskich. Omawiając historyczne zmiany w obrębie produkcji fabrycznej, podkreślił, że powiat nie należał do silnie rozwiniętych przemysłowo obszarów. Dopiero w połowie XIX w. zaczęła być dostrzegalna zmiana, która doprowadziła do tego, że omawiany powiat stał się najbardziej uprzemysłowionym obszarem guberni siedleckiej. Ważną rolę zaczął odgrywać m.in. przemysł rolno-spożywczy, największym zaś zakładem przemysłowym była huta szkła. Ich rozwój wspierała także obecność kolei. Na koniec Czepas odniósł się do stawianego w tytule pytania. Porównując materialne obiekty infrastruktury kolejowej zapisanej w danych archiwalnych i wspomnieniach ze stanem obecnym, stwierdził, że obiekty te fizycznie nie istnieją, stąd można stwierdzić, że kolej należy do kategorii zapomnianego dziedzictwa.

Referat *Pozostał tylko nasyp. Znikanie kolei a zastój w rozwoju warmińskiego miasteczka* wygłosiła mgr Elżbieta Hoppe (Instytut Antropologii, Uniwersytet Gdański). Autorka podjęła próbę odpowiedzi na pytanie o relację zachodzącą między zamknięciem kolei a zmianami w wybranej miejscowości. Hoppe swoją analizę oparła na prowadzonych badaniach etnograficznych w Górowie Iławeckim. Pokrótce opisała proces znikania linii kolejowej nr 224 łączącej wspomniane miasto z Olsztynem. Wskazała na momenty graniczne świadczące o kurczeniu się kolejowej infrastruktury i bezpowrotnym jej zaniku (zburzenie zabytkowego wiaduktu). Na podstawie przeprowadzonych rozmów przedstawiła postawy mieszkańców względem zachodzącego procesu oraz wyraziła własną opinię na temat upadku kolei w Górowie Wielkim.

Dr Agnieszka Bednarek-Bohdziewicz (Instytut Antropologii, Uniwersytet Gdański) w referacie *Para-buch, para-duch. Kolejowe mitopeje i duchologie na przykładzie kaszubskiej linii 229* poddała analizie duchowe skojarzenia dotyczące kolei (zwłaszcza w kontekście jej przemian i zanikania). W tym celu posłużyła się m.in. instrumentarium duchologii (widmologii), a także odniosła się do filozofii Martina Heideggera – do jego rozważań nad techniką i byciem-w-świecie. Autorka bazowała na wynikach etnograficznych badań terenowych prowadzonych w społeczności kolejarskiej na Kaszubach – głównie wśród pracowników i użytkowników linii 229. Bednarek-Bohdziewicz omówiła pojawiające się w wywiadach kolejowe skojarzenia z szeroko pojętym duchologicznym, paraduchowym i religijnym wymiarem. Zwróciła uwagę na ambiwalencje tych wyobrażeń, oscylujące między

postrzeganiem kolei jako „bezdusznego” obiektu techniki a widzeniem jej jako nośnika znaczeń metafizycznych i religijnych (od zjawiska budzącego grozę, fenomenu „z piekła rodem”, do skojarzeń związanych z Bogiem i chrześcijańską symboliką). Badaczka omówiła również zjawisko romantyzacji kolei. Jak wyjaśniła, proces ten wiąże się z potrzebą zachowania i obrony mitu kolei, w której dostrzegane są pozatechniczne (duchowe, kulturowe i emocjonalne) wartości. Odnosząc się do problemu relacji między techniką a duchowością, wskazała, że uruchomienie kolei wiązało się z jej „uduchowieniem”, które ujawniło się wyraźnie już po zamknięciu linii. Bednarek-Bohdziewicz zasugerowała, że doświadczenie kolei może – paradoksalnie – wymykać się instrumentalnemu ujęciu techniki i otwierać przestrzeń dla doświadczeń ontologicznych, zakorzenionych w byciu, trosce i pamięci.

Miasto

Trzeci panel zatytułowany „Miasto” był prowadzony przez dr Annę Zadrożną. Rozpoczął go dr Krystian Darmach (Katedra Studiów Latinoamerykańskich i Porównawczych, Uniwersytet Łódzki) wystąpieniem *Nocne konteksty lokomocji. Obszary badawcze, doświadczenia*, w którym poddał antropologicznej analizie obszary doświadczenia jednostki będącej w trybie technicznie uwarunkowanego przemieszczania się (pociąg, samochód, autokar) oraz zaproponował możliwe kierunki badawcze tak sformułowanego tematu. Darmach omówił specyfikę nocnej lokomocji cechującą się podwójnym zawieszeniem. Po pierwsze, podróżowanie jest wyjściem poza codzienność, po drugie zaś – nocny charakter przemieszczania uruchamia odmienny niż dzienny porządek kultury. Prelegent wskazał na obszary domagające się antropologicznej refleksji. Zwrócił uwagę na sensoryczność doświadczenia podróznego (uwarunkowanego ustalonymi sposobami posługiwania się ciałem) oraz na odmiennność współczesnego doświadczenia lokomocji (szybkość przemieszczania się, zachowanie dystansu cielesnego). Podkreślił m.in. kontekst „sterylizacji” nocnej podróży, charakteryzującej się brakiem rozmów czy cielesnego kontaktu. Poruszył problemy miejsca wyobraźni i kulturowych klisz nocnego podróżowania, które stanowią matryce dla doświadczenia lokomocji, stają się komponentem postrzegania podróznego.

Kolejny referat *Napisy w przestrzeni miejskiej Bydgoszczy związanej z lokomocją* wygłosił dr Henryk Duszyński-Karabas (Katedra Badań nad Kontaktami Językowymi, Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy). Autor koncentrował się na prezentacji form wizualno-tekstowych, takich jak wlepki, graffiti czy tagi, spotykanych np. na wiadach przystanków komunikacji miejskiej lub w windach. Zajął się również analizą funkcji spełnianych przez powyższe formy. Na przykładzie wlepek sportowych omówił ich tożsamościowo-przestrzenną rolę, m.in. wyrażanie przynależności do określonego klubu piłkarskiego, manifestowanie niechęci do przeciwnych drużyn, a także wytyczanie granic obszaru zdominowanego przez zwolenników określonego zespołu. Prelegent zwrócił uwagę na palimpsestowy sposób funkcjonowania napisów oraz ich ulotny charakter. Ten ostatni, jak

zauważył, wynika z braku powszechnej akceptacji ich obecności w miejskiej ikonosferze, co powoduje ich usuwanie przez służby miejskie.

Mgr Virginia Macholl przedstawiła referat „*Blask stroboskopu odurza nas...*” *Fascynacja pojazdami miejskiego transportu publicznego na przykładzie wybranych użytkowników portalu Instagram – ujęcie antropologiczne*. Autorka zaprezentowała zawartość wybranych profili użytkowników portalu społecznościowego Instagram, które koncentrują się na temacie komunikacji miejskiej. Na wstępie zadeklarowała wagę, jaką przywiązuje do posługiwania się językiem badanej społeczności, po czym przeszła do wyjaśniania wybranych pojęć spotykanych w nomenklaturze użytkowników portali społecznościowych. Zaprezentowała zawartość profili, w których znaleźć można informacje na temat transportu publicznego oraz doświadczeń z nim związanych (dane techniczne, fotografie, rozkłady jazdy). Porównała specyfikę prowadzonych kont do pamiętników. Odniosła się również do rozmów, które przeprowadziła z właścicielami profili, w których śledziła wątki związane z lokomocją.

Samodzielność I

Drugi dzień konferencji otworzył panel pt. „Samodzielność” prowadzony przez dr Agnieszkę Bednarek-Bohdziewicz. Pierwszy referat zatytułowany *Ulica Kościuszki – kolebka wrocławskiej motoryzacji?* wygłosił mgr Karol Machi (Ośrodek Pamięć i Przyszłość we Wrocławiu). Chcąc udzielić odpowiedzi na postawione w tytule pytanie, prześledził losy przedsiębiorstw i rodzinnych biznesów motoryzacyjnych znajdujących się na dawnej ulicy Kościuszki – przedwojennej Tauentzienstrasse. Przybliżył historię pierwszego wrocławskiego producenta samochodów, firmy transportowej, salonów motoryzacyjnych oraz zakładów trudniących się wysyłką części samochodowych i akcesoriów. Machi podkreślił wpływ owej branży na życie społeczne i kulturalne: panującą modę i zakładane kluby. Dla porównania skali rozwoju działalności motoryzacyjnej na ulicy Kościuszki przywołał dane dotyczące ulicy Powstańców Śląskich, m.in. liczby salonów i przedsiębiorstw motoryzacyjnych. Skonstatował, że wobec wielości funkcjonujących usług związanych z omawianą branżą oraz toczącym się wokół niej życiem społecznym można uznać ulicę Kościuszki za kolebkę wrocławskiej motoryzacji.

Mgr inż. Piotr Bąkowski w swoim wystąpieniu *Definicja potrzeb w mobilności samochodowej. Rozwój motoryzacji w obliczu zmieniającego się świata* omówił czynniki warunkujące kształt współczesnego i przyszłego samochodu. Wśród nich odniósł się do przepisów prawnych, standardów ekologicznych i związanych z bezpieczeństwem, a także ram wynikających z określonych norm społecznych obowiązujących w danym regionie. Przedstawił sposób, w jaki system kapitalistyczny, a w nim branża motoryzacyjna, odpowiada na społeczne zapotrzebowania. Bąkowski omówił cechy współczesnego samochodu, które stanowią odpowiedź na potrzeby indywidualne (np. mobilność, niezależność, troska o status, hobby) i kolektywne (np. dbanie o środowisko naturalne, troska o bezpieczeństwo innych, potrzeba

integracji samochodu z infrastrukturą). Na podstawie rozpoznania mechanizmu dotyczącego rozwiązywania społecznych potrzeb przez rynek motoryzacyjny oraz osiągnięć współczesnej techniki wskazał możliwe kierunki rozwoju „samochodu przyszłości”. Jednocześnie podkreślił istniejące ograniczenia wynikające m.in. z uwarunkowań legislacyjnych.

Mgr Dominika Konkol (Instytut Antropologii, Uniwersytet Gdański) w wystąpieniu *Towarzysze podróży. Interakcje i ich brak na jednej z regionalnych linii autobusowych Pomorza* skupiała się na zagadnieniu społecznych interakcji mających miejsce w transporcie publicznym. Konkol bazowała na swoich wstępnych badaniach prowadzonych w linii autobusowej nr 801. Przeanalizowała zachowania związane ze sposobami unikania i wchodzenia w interakcje z innymi podróżnymi. Omówiła okoliczności, w których dochodzi do kontaktowania się z towarzyszami drogi (spotkanie znajomych, nieoczekiwane zdarzenia – wypadki). Przeanalizowała także sposoby wyrażania niechęci oraz stronienia od wchodzenia w interakcję. Wśród zaobserwowanych postaw unikania przywołała m.in. wymiar przestrzenny (tworzenie fizycznego dystansu) oraz zmysłowy (niesłuchanie, niepatrzenie). Zwróciła również uwagę na rolę technologii sprzyjającej zjawisku budowania dystansu. Podkreśliła, że w analizowanej przestrzeni wśród podróżnych można zauważyć tendencję do minimalizowania możliwych interakcji.

Dr Anna Zadrożna (Instytut Antropologii, Uniwersytet Gdański) w esej *Pomiędzy Debarsko-Rekańską Krainą i Stambułem: o doświadczeniu podróży i przekraczania granic* rozpatrywała zagadnienie nocnego podróżowania w kontekście subiektywnego, ucieleśnionego doświadczenia etnograficznego. Prelegentka bazowała na prowadzonych między 2012 a 2018 rokiem badaniach terenowych. Dotarcie do miejsca eksploracji – do macedońskich miasteczek – wymagało licznych nocnych podróży autokarowych. To właśnie one stanowiły nieodłączny element doświadczenia etnograficznego badaczki. W pierwszej części wypowiedzi Zadrożna skupiła się na analizie przestrzeni autokaru jako miejsca (w przeciwieństwie do kategorii nie-miejsca), w którym pomimo tymczasowości wytwarzają się normy społeczno-kulturowe. Zauważyła, że w badanym kontekście podróżujące „ciała” były płciowo i kulturowo uwarunkowane (np. mężczyźni byli oddzieleni od kobiet, starsze kobiety zajmowały dwa miejsca w autobusie). Następnie przeanalizowała problem doświadczenia podróży i przekraczania granic. Na koniec skoncentrowała się na zagadnieniu przewożonych przez podróżnych przedmiotów, które podlegały pewnej kategoryzacji (podział na swoje i obce, lubiane, pożądane itp.). W podsumowaniu Zadrożna określiła autokar jako miejsce manifestowania się norm życia codziennego, a także praktyk marginalnych.

Samodzielność II

Drugą część panelu moderował dr Filip Rogalski. Dr Łukasz Sochacki (Instytut Etnologii i Antropologii Kulturowej, Uniwersytet Jagielloński) w wystąpieniu *Motocykl. Wyobrażenia i myśli* skoncentrował się na dynamicznej relacji między

zmysłami a ucieleśnioną wiedzą dotyczącą doświadczenia motocyklizmu. Autor w celu nakreślenia symbolicznego pola związanego z tytułowym obszarem lokomocji zastosował metodę autoetnograficzną połączoną z obserwacją i słuchaniem uczestniczącym, a także etnografią Internetu (korzystanie z forów i grup internetowych przy zastosowaniu strategii lurkingu). Pokróćce przedstawił stan badań socjologicznych dotyczących grup motocyklowych (m.in. skoncentrowanych na opisywaniu norm etosu, dynamiki panującej we wspólnocie motocyklistów). Następnie, odwołując się do *sensory studies*, zakreślił obszar własnych poszukiwań naukowych. W ich ramach przywołał m.in. taktylność, oralność, wizualność, powonienie jako kategorie pozwalające opisać wiedzę ucieleśnioną. W przypadku doświadczeń audialnych zwrócił m.in. uwagę na wydawany przez motocykl dźwięk jako kryterium waloryzacji pojazdu, element narracji i składową nomenklatury, którą posługują się motocykliści. Przywołał praktyki (techniczne zabiegi) mające na celu wydobycie pożądanego dźwięku z silnika. Innym omówionym polem doświadczenia była taktylność i temperatura (motocykliści wystawieni na ekstremum, dobór odzieży, wibracje). Sochacki zwrócił także uwagę na ponadzmysłowy wymiar motocyklizmu. Zadał pytanie o rodzaj większych struktur narracyjnych wyłaniających się z opisywanego doświadczenia. Zakończył referat, odnosząc się do dwóch zasadniczych wyobrażeń, które wynikają z tak konstruowanych doświadczeń i wiedzy. Jedno z nich dotyczy wyobrażenia i opowieści na temat niezapśredniczonej podróży, drugie koncentruje się wokół mitu prawdziwej wolności, którą daje jazda na motocyklu.

Mgr Agata Dudek (Instytut Etnologii i Antropologii Kulturowej, Uniwersytet Warszawski) w swoim wystąpieniu *Od PRL-owych „okazji” po współczesne wyścigi autostopowiczów. Przeobrażenia kulturowe w obrębie polskich praktyk transportowych od końca lat 50.* skoncentrowała się na przemianach związanych z podróżowaniem autostopem w Polsce we wskazanym przedziale czasowym, podkreślając, że są one świadectwem szerszego zjawiska przekształceń społecznych i kulturowych. Dudek swoją analizę oparła na etnograficznych badaniach terenowych: obserwacji i wywiadach prowadzonych z osobami związanymi z „Akcją Autostop” oraz uczestnikami zjazdów Stowarzyszenia Autostopowiczów Polskich. Oprócz tego korzystała z metody autoetnografii – własnego doświadczenia autostopowiczki. Badaczka scharakteryzowała formę podróżowania autostopem w okresie PRL-u, skupiając się na instytucjonalnie organizowanej „Akcji Autostop” i związanych z nią praktykach, takich jak wydawanie książeczek autostopowych. Zestawiła omówiony typ turystycznej mobilności ze współczesnymi oddolnymi inicjatywami autostopowymi. Wypunktowała podobieństwa i różnice związane z uwarunkowaniami obu zjawisk oraz z motywacjami i potrzebami uczestników. Wskazała na uwikłania z jednej strony PRL-owych akcji autostopowych w struktury państwowe, z drugiej współczesnych inicjatyw w mechanizmy komercyjne. Omówiła różnice w motywacjach autostopowiczów (np. kwestie finansowe, chęć zwiedzania lub łączenia podróży z pracą sezonową, trudności czasowe – brak urlopu), napotykanymi problemami (logistycznymi, bagażowymi, językowymi), relacjach i reakcjach środowiska (budowanie więzi między kierowcą a autostopowiczem, troska lub duma rodziców).

Dr Kamil Pietrowiak (Instytut Antropologii, Uniwersytet Gdański) wygłosił referat *„To można porównać z samochodem, bo samochód daje taką wolność”*. Rola psa przewodnika w kontekście samodzielnej mobilności i sprawczości osób niewidomych. Celem wystąpienia było scharakteryzowanie relacji pomiędzy zjawiskiem poruszania się przy pomocy psa przewodnika a problemem niezależności, prestiżu i dążenia osób niewidomych do funkcjonowania analogicznego jak w przypadku osób widzących. Pietrowiak bazował na prowadzonych badaniach etnograficznych na temat szkoleń oraz pracy z psami przewodnikami dla osób niewidomych. Na wstępie badacz zwrócił uwagę na korelacje między widzeniem a mobilnością. Zauważył, że doświadczenie lokomocji jest uwarunkowane tym, co widzialne. Przedstawił środki mobilności osób niewidomych, takie jak biała laska, pies przewodnik, widzący asystent, technologie haptyczne. Koncentrując się na psie przewodniku jako „organicznym środku lokomocji” osób niewidomych, ukazał wielowymiarowość relacji zachodzącej między zwierzęciem a człowiekiem. W obrębie owej zależności pojawiają się takie zjawiska, jak współpraca, wzajemność, miłość, władza. Autor zwrócił uwagę na złożoność tej relacji, ujawniającą się w próbach określenia podmiotowego lub przedmiotowego traktowania psa przez człowieka (porównanie bycia prowadzonym przez psa do jazdy mercedesem). Odwołał się również do problemu technologicznego postępu w obszarze możliwości podwyższenia samodzielności poruszania się osób niewidzących. Pietrowiak skonstatował, że nowości techniczne nie muszą wyprzeć „instytucji” psa przewodnika. W korzystaniu z tej ostatniej pozytywnie waloryzowana jest również relacja bycia „z kimś” w kontakcie.

Przetwarzanie

Ostatni panel konferencji moderował dr Krystian Darmach. Dr Maciej Talaga (Artes Liberales, Uniwersytet Warszawski) przedstawił referat *Tradycje braku lokomocji. Refleksje na temat wpływu zmian w codziennej mobilności na wsi północno-mazowieckiej na ludowe tradycje zapaśnicze*, w którym rozpatrywał zależność między technologicznymi przemianami a destabilizacją tradycyjnych praktyk w lokalnych społecznościach. Do scharakteryzowania powyższego sprzężenia posłużył się zjawiskiem zanikania kurpiowskiego zwyczaju „chodzenia w biady”, tj. męskiej zabawy siłowej. Autor swoje wystąpienie oparł na materiałach historycznych i etnograficznych, w tym na wywiadach ucieleśnionych. Talaga scharakteryzował zwyczaj biadowania, a następnie przedstawił przyczyny jego zaniku. Wbrew narzucającej się diagnozie korelującej zanik biadów z rozwojem innych form rozrywki, takich jak telewizja lub nowoczesne sporty, autor postawił tezę, że tradycyjne zwyczaje zapaśnicze zostały wyparte przez nowe formy przemieszczania się ludności wykorzystującej nowoczesny transport. Zwiększenie liczby prywatnych pojazdów spowodowało wygasanie praktyki wspólnego przemieszczania się do szkoły, kościoła, miejsca pracy. Dotychczasowa gromadna forma mobilności była zasadniczym źródłem interakcji, która stwarzała okazje do „chodzenia w biady”.

Referat *Dworce (stołeczny i prowincjonalne)* wygłoszony przez dra Grzegorza Piotrowskiego dotyczył interpretacji literatury kolejowej. Autor poddał analizie opowiadanie Heleny Boguszowej *Na dworcu*. Skoncentrował się na przywoływanych w utworze, a ujawniających się w przestrzeni Dworca Głównego w Warszawie, społeczno-politycznych problemach lat 30. XX w. Omówił przedstawiony w utworze problem nowoczesności, społecznej mobilności i dyskryminacji. Modernistyczny dworzec poza swoim praktycznym wymiarem miał pełnić funkcję znaku nowoczesności. Ukazany został jako obiekt stworzony nie tylko dla podróżnych, ale także dla widza podziwiającego monumentalny gmach i jego wyposażenie (witraże, propagandowe rzeźby) – jako miejsce polityczne ogniskujące problemy społeczne. Jak podkreślił Piotrowski, dworzec w utworze jest przedstawiony jako linia graniczna między światem dostatku i biedy (co wyrażają słowa Wojciecha Tomasika „bogaci jadą i jedzą, biedni stoją i patrzą przez szybę”) oraz mężczyzn i kobiet (dyskryminowanych, narażonych na przemoc).

Dr Monika Wąsik-Lider (Katedra Badań Kulturowych, Uniwersytet Łódzki) w wystąpieniu *Tempo w bezruchu. Inscenizowanie lokomocji w teatrach rozrywkowych na początku XX wieku* przeanalizowała formy przedstawiania mobilności na scenie oraz postawiła pytanie o to, w jaki sposób oddziaływały one na widzów i ich wyobrażenia. W omawianym okresie nowe środki masowego i indywidualnego przemieszczania się często pojawiały się w twórczości teatralnej. Był to czas wzmożonej industrializacji, gdy nowe formy transportu były tematem budzącym zainteresowanie widzów. Postrzegano je jako jedno z kluczowych doświadczeń epoki. Prelegentka przedstawiła obowiązujące w sztukach teatralnych narracje na temat lokomocji oraz przesunięcia w ich obrębie (np. klasowe, genderowe). Skonstatowała, że teatr mógł zarządzać i kształtować wyobrażenia oraz oczekiwania widzów związane z nowocześniejszą rzeczywistością, w tym mobilnością. Podkreśliła, że pomocny w tym był również rozwój scenotechniki (kwestie oświetlenia, przyśpieszania), który pozwalał silniej oddziaływać na wyobraźnię publiczności. Wąsik-Lider w podsumowaniu stwierdziła, że spektakle ukazujące możliwości związane z mobilnością uruchamiały u publiczności myślenie spekulatywne. Widzowie byli zachęceni do przekraczania w wyobrażeniach granic tego, co prawdopodobne. Przedstawienia przekonywały, że kontakt z nowymi środkami lokomocji będzie dla nich korzystny. W ten sposób teatry rozrywkowe stawały się elementem istotnego procesu kulturowego.

Dr Janusz Bohdziewicz (Instytut Filologii, Uniwersytet Pomorski w Słupsku) wygłosił referat zamykający konferencję. W wystąpieniu *Wóz i przewóz. Antropologiczne rozpoznania samochodów w filmach Abbasa Kiarostamiego* skoncentrował się na analizie roli samochodów w twórczości irańskiego reżysera, z której wyłania się paradoks mobilności i stabilności. Bohdziewicz zwrócił uwagę, że w filmach Kiarostamiego samochód jest tematyzowany w sposób odmienny niż w świecie zachodnim. Zaproponował trzy obszary interpretacyjne, które pozwalają uchwycić ową inność: 1) samochód jako medium lub narzędzie bycia w świecie oraz jako aparat percepcji, 2) pojazd jako medium komunikacyjne w relacji do ludzi (zróżnicowanie kontaktu: rozmowy z kierowcą przez okno, dialogi współpasażerów),

3) propozycja mediatyzacji samochodu (pojazd należy wprowadzić, osadzić w relacjach międzyludzkich). Prelegent zwrócił uwagę, że w filmie *Uniesie nas wiatr* za pośrednictwem figury samochodu wyłania się namysł nad postawami wobec życia. Podobne tropy myślowe odnajdujemy w antropologicznej i filozoficznej propozycji Tima Ingolda i Jeana-Luca Nancy'ego, do których nawiązał Bohdziewicz. Wynika z nich m.in. refleksja nad problemem „drogi” rozumianej jako wartość, gdzie akcent położony jest z celu i efektu na proces i relacje.

Integralną częścią konferencji była wystawa Zuzanny Śmigielskiej „Status: w drodze”, zaprezentowana w przestrzeni Muzeum Uniwersytetu Gdańskiego. Wernisaż odbył się pierwszego dnia konferencji. Gości przywitała Marta Szaszkiewicz, dyrektorka MUG, po czym głos zabrała autorka prac, która przybliżyła zamysł ekspozycji. Tytuł, jak wyjaśniła, nawiązywał do prawnego określenia statusu statku znajdującego się „w drodze”, czyli niepołączonego z lądem ani dnem: niezacumowanego, nieosadzonego na mieliźnie ani na kotwicy. Prezentowane prace stanowiły wizualne przetworzenie osobistych doświadczeń artystki związanych z morzem. Jak zaznaczyła Śmigielska – inżynier nawigacji, malarka i etnolożka – eksponowana twórczość była odbiciem zdarzeń, których opis wymagał specjalistycznej, branżowej terminologii. Dlatego wsparciem interpretacyjnym dzieł stały się autorskie definicje prezentowanych elementów morskiego świata – będące jednocześnie odbiciem procesu zacierania się pierwotnej wiedzy i jej przekształcania przez doświadczenie oraz upływ czasu. Na wystawie były zaprezentowane m.in. serie wydruków zatytułowanych *InOrder* (2018–2023). Na oryginalnych mapach zostały nadrukowane autorskie zdjęcia kontenerów, przez co mapy stawały się nieczytelne. Tym samym – jak tłumaczyła artystka – nawiązywała do problemu globalizacji transportu, której skutkiem jest m.in. konteneryzacja krajobrazu. W ramach ekspozycji można było zobaczyć również prace: *Swell* (wideo, 2024), *Ships' routeing* (papier, farba, nici, 2024), *Bay plan* (grafika warsztatowa, ramki, 2020–2024). Zwiedzającym udostępniono drukowany przewodnik objaśniający idee poszczególnych prac.

Konferencja stanowiła istotny wkład w rozwój badań nad rozwijającą się dziedziną – antropologią lokomocji. W szczególności umożliwiła stworzenie przestrzeni do dyskusji wokół zaproponowanej koncepcji imagineeringu – społecznie podzielanym, kulturowo ucieleśnionym wyobrażeniami związanym z technicznymi formami przemieszczania się. Ważną częścią spotkania były żywe dyskusje toczące się po każdym z paneli tematycznych.

Tematyka transportu wodnego skłoniła uczestników m.in. do stawiania pytań o przekonania i wyobrażenia aktywowane w kontekście wodnej lokomocji (np. w doświadczeniu rejsu kontenerowcem, jak i w ramach praktyk i wierzeń związanych z budową czołna). Podjęto również refleksję nad analogiami między wyobrażeniami dotyczącymi wodnego transportu a wierzeniami funeralnymi.

Rozważania nad lądowym sposobem przemieszczania się, m.in. związanym z koleją, pozwoliły na uwypuklenie potrzeby prowadzenia badań nad społecznością tzw. mikoli (czyli miłośników kolei). Ponadto uczestniczki i uczestnicy konferencji wskazywali na wagę uwarunkowań i czynników politycznych (np. Europejski Zielony Ład) oraz wpływ turystyki na transformację przekonań dotyczących lokomocji.

W rozmowach pojawił się również wątek kulturowych wyobrażeń na temat kolei w kontekście Zagłady.

Powracającym w dyskusjach zagadnieniem był problem społecznych interakcji podczas podróży. W tym kontekście wskazywano m.in. na różnice między nocnym a dziennym sposobem podróżowania. Zwracano uwagę na zróżnicowanie praktyk lokomocyjnych zarówno ze względu na wiek, jak i status społeczny, czy klasowe umocowanie (np. podróż pociągiem Pendolino vs. TLK). Podkreślano również rosnącą rolę cyfrowej komunikacji w kształtowaniu relacji między podróżnymi; wprowadzono w tym kontekście kategorię Goffmanowskiej „uprzejmej nieuwagi” jako jednej z postaw towarzyszących współczesnym formom podróżowania.

Pytania i problemy pojawiające się w toku konferencji uwiaryściły zarówno te obszary kulturowego doświadczenia lokomocji, które dotąd pozostawały poza głównym nurtem refleksji antropologicznej, jak i te, które domagają się dalszych, pogłębionych analiz. Rozmaitość poruszanych wątków pokazała, że jeszcze wiele zagadnień czeka na podjęcie – zarówno w ramach badań terenowych, jak i refleksji teoretycznej. Spotkanie zorganizowane we wrześniu w murach Instytutu Antropologii Uniwersytetu Gdańskiego stworzyło nie tylko przestrzeń wymiany myśli, ale także warunki do wyłaniania się nowych problemów badawczych, które mogą znacząco wzbogacić refleksję nad lokomocją jako doświadczeniem kulturowym.

SUMMARY

Report from the National Academic Conference “Imagineering. Transport from an Anthropological Perspective” Gdańsk, September 26–27, 2024

This paper presents a summary of the national academic conference “*Imagineering. Transport from an Anthropological Perspective*” held on September 26–27, 2024, in Gdańsk, Poland. The conference, organized by the Institute of Anthropology at the University of Gdańsk (Instytut Antropologii Uniwersytetu Gdańskiego) and the Polish Folklore Society – Gdańsk branch (Polskie Towarzystwo Ludoznawcze oddział Gdańsk), aimed to explore the anthropological dimensions of transport (pl. lokomocja) understood as a technological aspect of movement. Central to the discussions was the intersection of socio-cultural imaginaries and technology, encapsulated in the neologism *imagineering* – a synthesis of imagination and engineering.

Keywords: imagineering, mobility studies, anthropology of transport, technology and society, socio-cultural imaginaries, conference