

# Przyczynek do semiotyki śmieci

Roch Sulima

SYRENA – rodzimy samochód małowartościowy „dla wszystkich”, produkowany seryjnie w FSO na Żeraniu od 1958 r. – znaczył u nas istotne „przesunięcie” cywilizacyjne w stosunku do „cywilizacji drewna” i w mniejszym stopniu otwierał nową, w większym natomiast zamykał starą sekwencję kulturową. Syrena stała się swego rodzaju „próbniakiem”, za pomocą którego dokonywało się empiryczne badanie możliwości „sąsiedztwa” rzeczy i wytworów „cywilizacji drewna” z produktem techniki kumulatywnej, zwielokrotnionej, wręcz organicznej – czyli samochodem. Syrena diagnozuje kulturę zastaną, jej właściwości diagnostyczne zwrócone są wstecz i nie ma ona nic wspólnego z charakterystycznym dla kultury Zachodu „syndromem samochodowym”<sup>1</sup>, nie daje o nim żadnego wyobrażenia. Samochód z Żerania syntetyzował polskie sprawności i wizje nie tylko motoryzacyjne, kumulował znaczenia, tworzył legendę i stąd stał się bardziej obiektem kulturowym niż – w rzeczy samej – samochodem. Otwierał nowy kod kulturowy, uzewnętrzniał i „analizował” kod stary.

DWUSUW DWUKODOWY. Syrena wyczerpywała wszystkie możliwości „dopasowania” się do kodu zastanego, ale zarazem angażowała wszystkie możliwe potencje „niedopasowania się”, bycia „nowym”, otwierającym nową serię zdarzeń kulturowych. Nie mogła już wtopić się funkcjonalnie w cywilizację drewna, tak jak rower w latach trzydziestych czy motocykl w latach 40-tych i 50-tych. Była więc przedmiotem-znakiem w jakimś sensie dwukodowym, obiektem „przejścia”, szczególnie w warunkach wiejskich.

Jako „pierwszy” samochód, syrena zrywała odwieczną prawie ciągłość „wewnątrzsterownej” komunikacji, wyrażającej się w strategii piechura, jeźdźcy (koń, pojazd konny), rowerzysty, a nawet motocyklisty, kiedy to prawie wszystko zależało od własnej inicjatywy przemieszczania się i prawie wszystko można było zrealizować we własnym zakresie powszechnie dostępnymi środkami.

Dwukodowość syreny, jej „przejściowość”, zaważyła na całej cywilizacyjno-technicznej i kulturowej egzystencji produktu żerańskiego, dawała o sobie znać w momencie „narodzin”, daje o sobie znać w momencie „umierania”. Do syreny pasują jeszcze zupełnie dobrze te naturalistyczne, a nawet eschatologiczne metafory. Nie pasują one do Warszawy (mało sympatycznej przybłądy ze Wschodu), nie pasują do obojętnego semantycznie „dużego fiata”, a nawet do sympatycznego „malucha” – fiata 126p.

Rzeczy, jak to pokazywał T. Veblen, są znakami statusów społecznych<sup>2</sup>, nawet składnikami charakterystyk psychologicznych. Syrena szczególnie dogłębnie diagnozuje środowisko wiejskie. W pejzażu polskiej prowincji koń jako środek transportowy nie był statusowo nacechowany, ale np. w latach 30-tych nacechowany był rower, był on stałym atrybutem mobilności społecznej działacza „Wici”; samochód w tych samych latach był przedmiotem-znakiem elity finansowej, towarzyskiej i artystycznej (słynne jazdy Iwaszkiewicza do Sandomierza); motocykl w latach pięćdziesiątych „przesunął” się w hierarchii wykładników prestiżu i stał się przedmiotem raczej funkcyjnym, był atrybutem działacza ZMP, a w latach 60-tych znakiem awansu „wewnątrz wsi”, co doskonale oddają pamiątki młodszej wiejskiej. Syrena znaczyła ten

awans w końcu lat 60-tych i latach 70-tych, była znakiem spełnionego awansu społecznego<sup>3</sup> (ze wsi do miasta), znaczyła „zdobywcę”. Syrena w latach 60-tych i 70-tych, a fiata 126p w latach 80-tych to rydwan dla tryumfalnych (niedzielných, odświeżonych, wakacyjnych) „powrotów” w bramy wiejskich zagród, bramy już ażurowe, mogące spełniać rolę ekspozycji zasobności. Proksemika wiejskiego podwórka, szczególnie w obejściach z lat 60-tych i 70-tych, uwzględniała już miejsce na samochód. Wóz konny przesuwiał się do przestrzeni peryferyjnej, samochód zaś znajdował lokalizację na podwórku, „przy bramie”, w sadzie, a w nowoczesnych obejściach – w pobliżu kwietników, trawników, ogródków kwiatowych. Samochód z Żerania był więc pojazdem dwukodowym, medialnym (miasto – wieś, przedmieście, robotnicze dzielnice wielkich miast). Dziś jest znakiem kultury „przedmieścia” i zanikającym przyczółkiem wsi w mieście.

SAMOCHÓD STACJONARNY. Syrena, paradoksalnie, jest samochodem, posiadanie którego charakteryzuje raczej bycie „w czasie”, a nie w przestrzeni. Charakterystyki syreny nie odwołują się do takich swoistych dla motoryzacji parametrów, jak szybkość maksymalna, przyspieszenie, zużycie paliwa itp., ale do parametrów „trwania”, warunków bycia obiektem (wieloletniość, miejsce i sposób parkowania), zasięgu użytkowego, czyli statycznej, a nawet skonwencjonalizowanej przestrzeni. Przestrzeń ta ma promień największy – 500–600 km (wyjazd na wczasy) i promień mniejszy (30–40 km), charakteryzujący przestrzeń rytualizowaną, w gruncie rzeczy czasoprzestrzeń: świąteczną, obrzędową, rodzinno-lokalną (cykl tygodniowy – uczestnictwo w nabożeństwach niedzielnych, cykl doroczny – święta, imieniny, odpusty, uroczystości rodzinne). Syrena nie była samochodem do jazdy w interesach, nawet na jarmark jechało się konno; później (lata 80-te) traktorem, który na polskiej wsi, w przedziwnej kombinacji z konnym wozem, staje się uniwersalnym pojazdem odświeżo-użytkowym.

Stacjonarny charakter syreny potwierdza również fakt, że wyjazdy zagraniczne syreną, podobnie resztą i fiatem 126p, w przekonaniu samych wyjeżdżających, uchodziły za wielce ryzykowne, wręcz awanturnicze, a były to przecież łupieżcze najczęściej wyprawy przemysłowo-handlowe. Syrena okazała się nowym przedmiotem obrzędowym, adaptującym się do zastanego kodu kultury symbolicznej.

„MOJE” i „NIEKONIECZNE”. Syrena była obiektem kulturowym, który raczej „był” niż funkcjonował. Sposób bycia przedmiotów mówi o stylu życia ich użytkowników. Pierwsze samochody z Żerania były znakami „niekoniecznej” własności, znakami „posiadania” w dobie, kiedy dominowała w PRL-u bezwzględna idea własności państwowej, nawet odwieczne działy, czyli miedze nie były pewne. Posiadacz syreny mógł powiedzieć: „moje” choć publicznie widoczne: „moje” potocznie: „to je moje...” co bezwzględnie posiadam, ale nie jest mi „bezwzględnie” konieczne. Syrena tworzyła więc małe, prywatne mitologie: „bezpieczne, małe mity” stabilizacji.

Idea „niekoniecznej własności” rozbudowywała mit „trwałości” mityzowała przedmiotowy status syreny. „Moje” – znaczyło: „zasze teraz dostępne” („wieczne teraz”): znaczyło także moje „teraz”, które sięga tego, co „za mną” i tego, co „przed mną”. Przy braku pełnej dostępności dóbr ich dystrybucja sterowana była poprzez talony. Syrena symbolizowała tym bardziej ideę „mojego”, gdy stała np. przed moją kiedyś, a dziś społeczną kamienicą, młynem, tartakiem, piekarnią. W tej zmienionej hierarchii tego co „moje”, syrena, jak chyba żaden inny przedmiot, nie diagnozowała tak dogłębnie istoty nowych stosunków społeczno-rzeczowych. Moje „ja”, uprzedmiotowione na skalę prawie powszechną, w posiadaniu samochodu nie miało alternatywnych obiektów takiej ekspresji własności i mogło być przeniesione zaledwie na działkę



pracowniczą, ale już nie na dom, gdyż prywatne domy w mieście nie były budowane przez posiadaczy syrenek.

Hierarchia „moich” rzeczy sytuowała syrenę, w latach 50-tych i 60-tych, na samym szczycie dostępnych dóbr socjalistycznych. Syrena należała już do innego szeregu dóbr niż np. wieczne pióro, zegarek czy rower. Paradoksalnie wygląda to uszeregowanie przedmiotów, ale stanowiły one w specyficzny sposób jeden z najbliższych kontekstów semantycznych dla żerańskiego automobilu. Pióro, zegarek, rower, to przedmioty pożądania z lat 30-tych i 40-tych, a w latach 50-tych stały się przedmiotami kulturowo nacechowanymi<sup>4</sup> i w pewnym sensie zarezerwowanymi jako prezenty od władzy. Dawanie prezentów przybrało później bardziej abstrakcyjną formę – talonów, na syreny także! Istotą talonów była stara funkcja daru, który musi być odwzajemniony, już nie w formie przedmiotowej, ale w postaci przywiązania, podległości. Prezent tego typu (talon) cechuje władzę plemienną, imperialną i totalitarną, ustala hierarchię lojalności. Syrena także uczestniczyła w takich hierarchizacjach lojalności, ale ostatecznie tej kwalifikacji się wyzbyła, kiedy na drogi wyjechał fiat 126p, przedmiot nowych teksonomii lojalności z pierwszej połowy lat 70-tych.

**SYRENA – METAFORA KULTUROWA.** Syrena – jako przedmiot kulturowy pokazuje, ile można było zbudować na fenomenie „mojego” a wówczas „niekoniecznego”. W potocznej świadomości (por. serie żartów o małych samochodach)<sup>5</sup> „syrenka” wchodziła nie tyle w szereg rzeczy rodziny, ale stawała się jakby „osobnikiem”, podlegała personifikacjom i animizacjom. Była pielęgnowana (mycie, pastosowanie, otulanie), dekorowana (firanki, frędzle, puszyste pokrowce na siedzenia, sztuczne kwiaty przy desce rozdzielczej, tylna półka – przypominająca oświetlone ustrojony stół z serwetami, poduszczkami i częściej lalkami niż figurkami zwierząt). Treść i forma tych zwyczajów sytuowała się między zwyczajami związanymi z pielęgnacją dziecka, a dbałością o dom lub ogródek. Opowieści (narracje) parkingowe (domena mężczyzn) można uznać za analogiczne, w formie i emocjonalnym wyrazie, do opowieści przypiaskownicowych (domena kobiet).

Samochód z Żerania stał się przedmiotem rytuałów i gier kulturowych, wyznaczył sferę „żarłocznej” mityzacji, wytworzył pola spektakularnych metaforyzacji, sprzyjał fetyszyzacji. Syrena była przedmiotem potencjalnie „otwartym” na procesy symbolizacji, gdyż koncentrowała na sobie znaczenia nowości cywilizacyjnej; znaczyła bardziej w planie kultury symbolicznej niż kultury technicznej. Świadczy o tym przedmiotowe metaforyzacje, które były tworzone z jej udziałem.

Metaforyzacje i ekwiwalencje, którym podlegała syrena miały lokalne wersje i osobliwości. Np. w okolicach Starachowic, na przełomie lat 70-tych i 80-tych syrena była m.in. „błękitną strzałą”, gdyż w dobie ówczesnych niedoborów

rynkowych miejscowi lakiernicy samochodowi dysponowali lakierem tylko o błękitnym odcieniu. Była to również „szczera zęby” królowa pobocza. Aluzja do otwartej pokryw silnika unieruchomionego na poboczu samochodu. Wreszcie była to „Matylda”. Aluzja do pseudonimu artystycznej miejscowej prostytutki, która trzymała się najdłużej w fachie „Agatę oddam za syrenę” – można przeczytać na przystanku tramwajowym na łódzkim Teofilowie. Dopisek: „Agata w k...”.

Inne przedmiotowe metaforyzacje: syrena, która imitowała ceglany dom (karoseria pomalowana w czerwone „cegły”); syrena – pomalowana w białe-czarne łaty (samochód-krowa); syrena – pokryta czarnym lakierem (limuzyna); syrena-porsche („samodziałowa”, chałupnicza konstrukcja nadwozia przypominającego porsche, na podwoziu syreny); a także w relacjach pamiętnikarskich można znaleźć taki znaczący tytuł: „Syrenka ciągnie Mercedesa” (epizod z terenów NRD).

W planie językowym metaforyzacje sprowadzają się m.in. do wyrażen: „skarpeta” (wieloznaczna aluzja do kształtu, zapachu spalin, ale także skarpety jako dorobkiewiczowskiego sposobu „składania” na samochód. Syrena pozostaje nie tylko jednym z najtrwalszych w Europie samochodów, ale także wartością równą siły życiowej oszczędnościom (syrena – skarpetka – skarpetki). Syrena – „skorupa”, czyli powłoka oddzielona od istoty; syrena – „królowa pobocza” aluzja do częstych defektów w podróży; syrena – „sraj-tygiel” – aluzja nadto czytelnym.

**INSTALACJA ARTYSTYCZNA: „KAPSUŁA CZASU”.** Najbardziej spektakularną metaforą jest dziś egzemplarz z gdańską rejestracją: GTK 4237, który zdobną najróżniejsze graffiti, wśród których wyróżnia się zdecydowanie, umieszczony na bocznej części karoserii, napis: „kapsuła czasu” (1991–2016. Egzemplarz ten<sup>6</sup>; znany również w innych miastach, komentowany przez warszawską wieść gminną, dociekał się różnych interpretacji. „Kapsuła czasu” może oznaczać czas zakonserwowany, czas skumulowany, ale także „obiekty pomnikowy”, jakby zachowany dla przyszłych archeologów świadomie dziś ukryty, przechowany jako natrwałe przedmiot polskiej motoryzacji.<sup>7</sup>

Inna od powyższej wykładnia pochodzi z kręgów warszawskiej Akademii Sztuk Pięknych, na dziedzińcu której syrena „kapsuła czasu” parkowała wiosną 1992 r. Z relacji pracowników<sup>8</sup> i studentów ASP wynika, że można tu mówić nawet o swoistym projekcie poznawczo-estetycznym (instalacji artystycznej) pn. „kapsuła czasu”. Uznano więc, że syrena jest zmaterializowaniem czegoś, co jest wśród rzeczy „trwałe”, że może służyć do skalowania czasu, w której trwają inne rzeczy. I tak, paradoksalnie, syrena miała być nośnikiem czegoś, co nie tyle symbolizuje tradycję i jest wspornikiem społecznej pamięci, jak np. architektura, ale jej założenia, a więc w ramach pewnej konwencji, uznane „stare” już w momencie pojawienia się. Syrena „kapsuła czasu” nie ma przy tym prawie nic wspólnego z semantyką wyrażenia „stare samochody”, wskazującą m.in. na pewien ekskluzywny styl bycia.

W ramach projektu „kapsuła czasu” syrena miała przez 5 lat zmieniać swoje miejsce postoju w Polsce, innymi słowy miała być wyłączana w różne konteksty, w różne pola rzeczywistości. Miała rosnąć w „starość”, obrastać powłoką znaczeń w zależności od kontekstu. Miała syrena wzbogacać się o znaczenia tym bardziej, im szybciej zmieniały się otaczające ją rzeczy, im bardziej dynamiczne były konteksty, w które była włączana. Syrenka stawała się skalą czasu stacjonarnego, zlokalizowanym go; czasu rzeczy, a razem elementem strukturującym różnorodne kolekcje rzeczy, elementem o dużym potencjale semantycznym.

Czas stacjonarny, kumulujący się i potencjalizujący w „kapsule czasu” mógł być tylko pośrednio, za sprawą kontekstów

rzeczy i ich lokalnych „historii”, rzutowany i przekładany na linearne uniwersum czasu historycznego (społecznego). Tylko w ten sposób mógł nabywać wykładników semantycznej ciągłości i przejrzystości, a zatem znaczyć w kulturze.

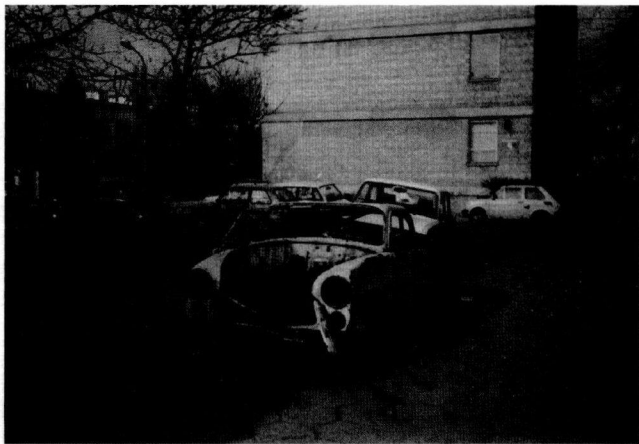
Projekt pod nazwą „kapsuła czasu” sprowadzał się ostatecznie do ulicznej demonstracji konwencjonalnych ram znaczenia w kulturze, do wtórnej semantyzacji rzeczy, innymi słowy włączania ich w kulturowy dyskurs. Było to również strukturalizowanie naszej, porwanej i niekumulatywnej tradycji techniczno-motoryzacyjnej.

**SYRENA – MATKA „SYRENEK”.** Stacjonarność, trwałość i rytualność syreny dopuszczały zachowanie kulturowej tożsamości obiektu, który zarazem był dwukodowy i „przejęciowy”. Istota bycia w czasie przypomina istotę matrylineazu. Syreny jeżdżące dziś po drogach są z gruntu matrylinearne, z tym że jest to matrylineaz odwrócony, zwręczający się. Z setek, tysięcy różnych „syrenek” składa się jedna Wielka Syrena, Syrena Matka, która rodzi się z własnych dzieci. Syreny, które swojej sprawności nie zawdzięczają już dziś fabryce i „składają się” z innych, kodują w sobie pamięć poprzednich. Syrena to nie tylko „skorupa”, ale i „pałuba”. Syreny trwają, umierając wiele razy, tym bardziej, że pole manewru jest tu stosunkowo duże, gdyż syrena skoligacona jest z warszawą (60% wspólnych części). Każda syrena to potencjalny dawca detali, części zamiennych, obiekt ściśle zaprogramowanych dekonstrukcji.

**DESTRUKCJA – KONSERWOWANIE ZNACZEŃ.** Spojrzenie na syrenę jest więc detalizujące, analityczno-destrukcyjne, a nie syntetyczno-funkcjonalne, przysługujące cywilizacji nowoczesnych samochodów, o których pisał R. Barthes, iż są „dzisiaj dokładnym odpowiednikiem wielkich katedr gotyckich”. Analizując w *Mitologiach codziennych* (1957) nowy model citroëna DS 19 („D” i „S” – déesse = „bogini”) stwierdzał: „Jest w »Bogini« początek nowej fenomenologii dopasowania, jakbyśmy przechodzili od świata elementów spawanych do świata zbudowanego z elementów odpowiednio dostosowanych, tak iż trzymają się one razem tylko dzięki zaletom swej cudownej formy (...)”<sup>9</sup>. W stacjonarnej syrenie czas najszybciej dopada spawów (w przednich błotnikach są spawy zamiast głębokich tłoczeń). Dzięki regularności pasm rdzy widać doskonale jak przedmiot jest „zrobiony”, zespawany, skręcony połączeniami gwintowymi; widać, jaka potencja detali kryje się w tej prostej konstrukcji; jak zachęca do destrukcji, do prac ręcznych, do ekspresji tych prac. Pierwsze porzucone syreny (apogeum zjawiska – wiosna 1992) były rozmontowywane na części, takich reanimacyjnych „przeładek” dokonywano na stojących obok siebie egzemplarzach. Te dekonstrukcje, które zazwyczaj musiały być poprzedzone namysłem: „jak to jest zrobione”, utwierdzały w nawykach, konserwowały zastane znaczenia, utrwały pewne modele (zasady i reguły) dawność utrwalała się w teraźniejszości.

**NISZCZENIE „CUDOWNYCH RUPIECI” – REWOLUCJA ZNACZEŃ.** Z konserwującą znaczenia transmisją detali sąsiadują akty niszczenia syren. Obrzędowo-rytualny, stacjonarny, dwukodowy i „przejęciowy” a przede wszystkim zmetaforyzowany charakter istnienia syren sprawia, że niszczenie jest wejściem w sferę zgęszczonych znaczeń (nawet w kategoriach teorii informacji samochód jest spotęgowaną informacją, kumulatywną hybrydą informatyczną); niszczenie jest docieraniem do sfery mitu i ostatecznie – działaniem w micie. Syrena jest ponadto jedną z pierwszych, publicznie dostępnych, rzeczy do spektakularnego zepsucia. Być może podobne znaczenie ma np. rujnowanie, przeznaczonych do wyburzenia domów.

Niszczenie syren (uderza niesamowitość tej formuły!) jest ostatecznie naruszeniem młodego polskiego tabu samochodowego, tym bardziej silnego, że właśnie nowego. Pierwszą fazą niszczenia nie jest „unieruchomienie”, gdyż jest ono właśnie



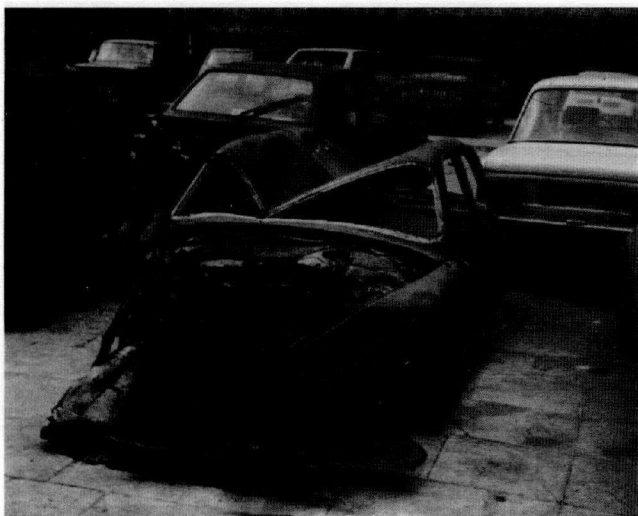
kwintesencją stacjonarności – tzw. postawienie samochodu „na kołki” (najczęściej cegły). „Moje” wtedy najbardziej jest, np. zimuje, odnawia się itp. jest „rozbieganiem do snu” (Grochowiak) albo „studium przedmiotu” (Herbert). Interesująca byłaby „reistyczna” paralela między światem „syrenek”, a światem poezji tego czasu (np. Białoszewski).

Fenomen niszczenia nie objawia się zatem w zdjęciu kół, ale raczej w pozostawieniu otwartych drzwi lub ich braku; wybitej szybie; otwartych kłapach bagażnika lub silnika; bardziej w wybiciu lub zdemontowaniu reflektorów niż wymontowaniu silnika. Sfera praktyczno-użytkowa jest w fenomenie niszczenia mniej istotna niż mityczno-sakralna.

Prawdziwe niszczenie jest destrukcją fetysza, detronizacją bóstwa, a nie np. zadawaniem „gwałtu”, naruszeniem integralności. Dlatego więc niszczą syreny nie ich byli użytkownicy, ale ich wnuki. Znane są jednak, i one są tutaj najważniejsze, rytualne akty niszczenia, zbiorowe, gromadne, z użyciem środków halucynogennych i wrzaskiem rytualnym. Dzieje się to najczęściej w czasie waloryzowanym potocznie jako „puszty”: wakacyjnym, wczasowym, rekreacyjnym, ale też niedzielnym i świątecznym. Niszczenie może być wówczas ekwiwalentne znaczeniowo turnusowemu czy daczowiskowemu „ognisku”, „zapoznaniu” lub „pożegnaniu”. W polskich miastach lat 70-tych analogiczną funkcję miało m.in. podpalanie osiedlowych śmietników, wyrzuconych po Nowym Roku choinek (i nie tylko choinek!).<sup>10</sup> O „trzeciej wiosnie płonących syren” mówią dziś mieszkańcy warszawskiego Ursynowa. Wiosna '91 zaznaczyła się serią pożarów syrenek m.in. przy ul. Warchołowskiego na Ursynowie. Niszczenie syren jest dziś w jakimś sensie paralelne rozlicznym ekspresjom młodzieżowych subkultur, jak też wrzawie wywoływanej dzięki użyciu – powszechnie teraz dostępnych – środków pirotechnicznych.

Przeistoczenie polityczne z przełomu lat 80-tych i 90-tych wyczerpało siłę swoich ulicznych ekspresji, słabnie wrzawa politycznych rytuałów, odnawia się czas ceremoniałów. Przyszła zatem pora na wrzawę dalece bardziej prywatną, staje się nią niszczenie automobilowych „bożków”.

Umieranie syren to dziś najbardziej chyba spektakularny akt rozstawania się z rzeczami, które personifikowaliśmy, obdarzaliśmy „duszą”, a które miały do niedawna w kulturze status „cudownych rupieci”. Syreny umierają w swych macierzystych przestarzeniach, chciałyby się powiedzieć – „na rodzinnych polach”, pod domami tych, którym służyły, a nie na cmentarzyskach-wrakowiskach. Szczególnie dobrze to widać na wsi, gdzie między drzewami sadu, w których mieszkają duchy przodków, stoją majestatyczne pojazdy-trumny. Etnografia wrakowiska jest u nas prawie jeszcze niemożliwa. Znam wrakowiska, które są tylko konstrukcjami wyobraźni, czymś zgoła metafizycznym, literacką kreacją. Przypominają wówczas coś, co umożliwiała raczej „rośnięcie” wraków, przypominają bardziej ich „hodowlę”<sup>11</sup> niż wyspecjalizowaną instytucję



komunalną. Wraki samochodów istnieją jednak realnie, nieliczne („załączkowe”) wrakowiska także.<sup>12</sup> Syreny rzadko odprowadzane są na wrakowiska; porzucone „cudowne rupiecie” tworzą nieprzewidziane kompozycje, stają się parkinowo-ulicznymi hybrydami, funkcjonalizują się wtórnie. „O-swojone” wraki syren są na tę skalę czymś zupełnie nowym.<sup>13</sup> Do tej pory wraki mogły być tylko skutkiem działań wojennych czy kataklizmów.

Projekt pn. „kapsuła czasu” był odmianą wtórnej semantyzacji syreny, włączeniem jej ponownie do kulturowego dyskursu, a tym samym był konserwowaniem znaczeń. Miał ten sam sens, co destrukcja, rozumiana tu jako, nie zawsze zgodne z technologicznym porządkiem fabrycznego montażu, rozmontowywanie „na części”; wtórne użycie elementów – tzw. „przekładki”. Ostatecznie Syrena – Matka Syrenek jest także „kapsułą czasu”.

Inny sens ma rytualne niszczenie syren, a przede wszystkim ich palenie. Płonące syrenki to w pewnym sensie podniosły akt ocalenia idola przed zbeszczeszczaniem i wyrzuceniem go na śmietnik. To dramatyczny gest obrony przed wylaniającą się u nas nowożytną cywilizacją śmieci, dla której „dzieje” syreny są znakomitą próbnikiem, stosunkowo nieźle diagnozującym jej fazę inicjalną.

Pożary są też synonimem Wielkiego Sprzątnięcia. Ogień jako rodzaj materii informis<sup>14</sup> wyznacza sferę liminalną, progową; rozgranicza zarówno duże, jak i małe sekwencje kulturowe; jest znakiem „przemiany”, przejścia od jednego typu rzeczywistości do drugiego. Można mówić nawet o sztuce ognia jako odmianie praktyki artystycznej, charakteryzującej się swoistą estetyką. Dobry przykład znaleźć można m.in. w opowiadaniu Anatola Ulmana pt. *Piękne pożary*<sup>15</sup>. Pożar to fenomenalny akt zaistnienia piękna, najbardziej bezinteresowna wartość estetyczna. W tekście Ulmana mowa jest o wystawianiu przez pisarza na sprzedaż, nie zwerbalizowanych wizji „pięknych pożarów”, które pisarz oferuje na targowisku obok sprzedawcy starych rupieci, sprzedawcy mającego na zbyciu „teorię ontologiczną wysnutą z ordynarnej fizjologii”.

Bazar, targowisko, na którym wystawiano się stare rupiecie i w ten sposób jakby sprzątało własne domostwo czy obejście, staje się dziś metaforą „wspólnoty”, jakby nową zasadą istnienia świata, pojawiającą się zamiast, nie tak dawnej jeszcze – zasady ideologicznej. „Piękne pożary” wystawiane na sprzedaż są najwymowniejszym znakiem alienacji i deprecjacji sztuki. Odzyskują jednak swój sens w ramach idei Wielkiego Sprzątnięcia, która rozciąga się dzisiaj także na społeczne praktyki „nawróceń”, bluźnierstwa, herezji czy lustracji, a więc na wszelkie zachowania transgresywne. Wielkie Sprzątnięcie jest projektem „nowej” przestrzeni, prefiguracją „nowych” zdarzeń, a zatem i „nowego” czasu.<sup>16</sup>

SEMIOZA ŚMIECI. W cywilizacji drewna nie było śmieci<sup>17</sup>, podlegały one – mówiąc najogólniej – mineralizacji albo wtórnemu użyciu. Dziś, kiedy na cywilizacji technologicznej nadbudowała się cywilizacja informatyczna i ona stała się drugą naturą człowieka, musiały pojawić się „odpady” śmieci, także śmieci informatyczne) a te z kolei musiały stać się obiektami kulturowej semiozy. Nie wszystkie śmieci dadzą się użyć „wtórnie” nawet w skali wiejskiego obejścia, a tym bardziej w skali domowego gospodarstwa w mieście, gdzie spontaniczne, niespecjalistyczne wykorzystanie rzeczy zbędnych zawęży się gwałtownie. Nie wszystkie tym bardziej dadzą się zmineralizować. Powstaje przeklęta nadwyżka cudownych rupieci, którą tworzy nasz stary telewizor (zazwyczaj starych telewizorów jest kilka), nasz stary sprawny jeszcze magnetofon (naszych magnetofonów jest też kilka); nasze stare radia pralki, lodówki, wkrótce też komputery, ale stosunkowo jednak rzadko – samochody. Wszystko to zaczyna z nam „sąsiadować”, tworzyć skupiska rzeczy, które oswoiłymi, które stały się częścią naszych biografii, historii rodzinnych. Za sprawą kulturowej semiozy rupieci (rupiecie to jeszcze nie śmiecie!) powstały liczne działy muzeów (do muzeum trafili „kapsuła czasu”) oraz wyspecjalizowane obszary wtórnej wymiany „nieużytecznego” na tak abstrakcyjne wartości wymienne, jak pieniądź.

„Więś słomiana” – jak pisał Tadeusz Nowak nie znalazł rzeczy zbędnych. Ilość słów była względnie równoważna ilości rzeczy. Nie było więcej rzeczowników niż rzeczy, nie było więc nadwyżki rzeczy ani rzeczy, z którymi nie umiano by sobie radzić. Ta idealizująca, czy wręcz utopiina retrospektywa pomaga wyznaczyć miejsce, w którym jesteśmy. Jeszcze dajemy sobie radę z cywilizacją szamb; jeszcze jest do opanowania, w naszej polskiej skali, rozrastająca się cywilizacja starych opon, starych śwetrów, starych rajstop; to wszystko jeszcze ulega spontanicznemu i niewyspecjalizowanemu przetwarzaniu i wchłonięciu albo wtórnemu użyciu. Np. z butelek można postawić sobie domek na działce (przykład znany z Warszawy).

Jakkolwiek w Makowie Mazowieckim można zobaczyć przykryty dachem syreny stos drewna na opał, to jednak generalnie inaczej ma się rzecz z wrakami porzuconymi a raczej pozostawionymi sobie, samochodów. Te właśnie w procesach semiozy kultury polskiej reprezentuje i symbolizuje – syrena.

Syrena poprzez całkowicie spełnioną swoją „historię gatunkową” (jej „poczęcie” i „kres” mieszczą się w gruncie rzeczy w pamięci jednego pokolenia), przez tak wyraźne odgraniczenie od historii innych rzeczy, z trudem odsłania do jakich historii paralelnych, zamazujących czy też neutralizujących oryginalność kulturowej sekwencji pod nazwą: samochód „Syrena”.

W ten sposób, stosunkowo wyraziście, historia syreny zapisana w tysiącach ekspozycji parkingowo-chodnikowych; oznacza praktyczną ideologię śmietnika. Opozycja piękna-brzydkie nie posiada dziś prostej ekwiwalencji w opozycji piękne-śmietnikowe. Zakresy znaczeń brzydoty i śmietnikowości są rozsunięte. Kontekstem „praktycznej ideologii śmieci” stanowić może stara ideologia estetyczna (np. estetyka brzydoty o proveniencji jeszcze naturalistycznej, w tym m. in. turpizm w poezji Grochowiaka, wiersze Mirona Białoszewskiego, *Psalm śmietnikowy* Tadeusza Nowaka, malarstwo Dudy-Gracza). Kontekst ten może stanowić również inna ideologia praktyczna, czyli ekologizm, aspirujący niekiedy w skali globalnej do zastąpienia dawniejszych historiozofii.

Syreny, które nie poddane zostały próbie rytuałów ognia przechodzą oto z kręgu cudownych rupieci do sfery śmieci: sfery abstrakcyjnej, śmietnikowej, ale jakby „niegłębokiej”. Rzeczy śmietnikowe przestały mieć „duszę” (miały ją jeszcze rupiecie). Zastąpiły ją znaki, emblematy, etykiety, metki (zob. też fotografie rzeczy. Znaki zastępują rzeczy, a tych jest jakb

więcej niż trzeba! Cywilizacja i kultura oszukuje naturę, podmienia ją. W kulturze współczesnej semiotyka śmietników stanie się być może nie mniej ważna niż – w potocznym odbiorze – semiotyka dzieł sztuki.

Pozostawione sobie syreny tworzą kompozycje parkingowo-chodnikowe i zapewne nie szybko wymazane zostaną z naszego otoczenia wizualnego. Wciąż jeszcze znaczą jakieś porzucone historie, a niekiedy wyrzucony na śmietnik życia.

„Umierające” syreny symbolizują również istotne dekompozycje i przesunięcia społeczne. Zaczyna wyłaniać się na szerszą skalę socjologiczny problem społeczności ludzi wyzbytych „własnych śmieci”. Stają coraz wyraźniej zagadnienia „społeczności wysypisk”, „społeczności śmietników”, „społeczności coraz bardziej autonomizujących się, subkulturowych”<sup>18</sup>, zyskujących określone właściwości strukturalne, wykształcających nawet swoiste osobowości statusowe.

Wraz z nimi odchodzi określona formacja ludzi (formacja

o określonych parametrach socjologicznych; ludzi, którzy albo spadają „w dół”, gdy syrena okazała się ich pierwszym i ostatnim samochodem, a dziś nie stać ich już na inne biografie zawodowe i społeczne, albo wspinają się „w górę”, przesiadając się do innych samochodów. Narzuca się tu pewna analogia. Tak jak syrena otworzyła nową sekwencję kulturową, kulturową bardziej niż motoryzacyjną, tak po latach sekwencję paralelną, nową, ale już ściśle motoryzacyjną, otworzył nie tzw. „duży fiat” (F125p), nie „maluch” (F126p), nie „Polonez” (ten bez pseudonimu!), ale samochód toyota – flagowy pojazd polskiego folk-biznesu lat osiemdziesiątych<sup>19</sup>.

Odchodzenie syren zamyka heroiczny epizod polskiej socjalistycznej motoryzacji. Pałuby czy „skorupy” porzuconych syren sąsiadują na ulicach i chodnikach z porzuconymi puszkami po coca-coli. Czas odchodzenia syren czas rozlicznych spektakli śmietnikowych, zbiegł się z czasem nadejścia króliczków „Playboya”.

lutu 1993

## PRZYPISY

<sup>1</sup> M. Roche, *Samochód* (w:) *Psychologia życia codziennego*. Pod red. M. Reuchlina, Warszawa 1983. Por. także: E.T. Hall, *Ukryty wymiar* (rozdz. *Miasta i kultura*), Warszawa 1976

<sup>2</sup> T. Veblen, *Teoria klasy próżniaczek*, Warszawa 1971

<sup>3</sup> *Życie bez fikcji. Dzienniki*. Wybór, wstęp i oprac. S. Adamczyk, Warszawa 1976, s. 50, 113, 227

<sup>4</sup> Znamienią jest funkcja tych przedmiotów w stereotypowych wyobrażeniach żołnierzy Armii Radzieckiej w okresie wojny, a później „nowej” władzy w Polsce, co doskonale oddają ulotki „podziemia” lat 40-tych i 50-tych, zawierające satyryczne rysunki i wiersze na ten temat. Np. „Przyjaciele Kacapy! Zabraliście nam Radia, zegarki i Rowery. I nie posłicie z Polski do jasnej cholery (...)”

<sup>5</sup> 126 × 126p. Oprac. K. Strzelecki, Warszawa 1978

<sup>6</sup> W relacji „Nowego Dziennika” możemy przeczytać: „Kapsuła czasu” to nic innego jak stary polski samochód marki syrena, osobiście pomalowany i opisany, a następnie przewieziony do Stanów Zjednoczonych. Autorem całego pomysłu był Dwyno Szoł, Amerykanin polskiego pochodzenia mieszkający w Kalamazoo w stanie Michigan. Podczas wizyty w Polsce zainteresował się samochodem syrena, który nabył i następnie pomalował na biało-czerwony kolor. Potem poprosił burmistrza Gdańska, aby podpisał się na karoserii, a w ślad za nim poszło wielu innych ludzi, składając swe autografy na „Syrence”. Szoł wyruszył w trudną podróż po Polsce i podczas tej właśnie wycieczki ochrzcił spójną się średnio dwa razy dziennie samochód mianem „Kapsuły Czasu”. Pojazd został zabrany do Ameryki i umieszczony w muzeum samochodów (Gilmore Car Museum). „Nowy Dziennik” Polish American Daily News, New York, 17 IX 1992, nr 5521, s. 4

<sup>7</sup> Por. *Syrena number one*, „Gazeta Wyborcza”, 26 X 1992. W notatce czytamy m.in.: „W Warszawie i okolicach zarejestrowanych jest 30 tys. 817 samochodów wyprodukowanych w latach 1950-1970. (...) Dane mogą zawierać pewien margines błędu. Nie wszystkie wprowadzone do ewidencji samochody muszą fizycznie istnieć (...). Pierwsze miejsce na tej niecodziennej liście rankingowej (22-42-letnich) samochodów zajmuje poczytywy wytwór FSO – syrena. Na naszych ulicach jeździ aż 5 tys. 172 syrenek. Na drugim miejscu znajdują się volkswageny (to niewątpliwie zasługa garbusów) – 4 tys. 38. Na trzecim zaś warszawy – 3 tys. 671” „Gazeta Stołeczna”, s. 6

<sup>8</sup> Informacje zawiadamiam prof. Marianowi Nowińskiemu, Teresie Plata i Stanisławowi Bajowi z APS oraz Jackowi Krzysińskiemu – studentowi Uniwersytetu Warszawskiego

<sup>9</sup> R. Barthes, *Mit i znak. Eseje*. Wybór i słowo wstępne J. Błońskiego, Warszawa 1970, s. 79

<sup>10</sup> Rytualnej przemianie czasu (noc sylwestrowa: granica „nowego” i „starego” czasu) towarzyszą m.in. pożary (podpalenia) domków na działkach pracowniczych. Wg informacji Bronisława Surowiaka tylko na działkach przy ul. Kinowej w noc sylwestrową 1991-1992 spłonęło 5 domków.

<sup>11</sup> M. Pilot, *Bitnik Gorgelewski*, Warszawa 1989, s. 46-47

<sup>12</sup> *Pogotowie ze szczotką i dźwigiem*, „Gazeta Wyborcza”, 20 VII 1992, fragment pod tytułem *Cztery wraki dziennie*, gdzie czytamy m.in.: „Obliczyliśmy, że w Warszawie jest około 6 tys. wraków samochodów porzuconych na ulicach, chodnikach i parkingach (...) W ciągu jednego dnia na wrakowisko na ul. Grodzkiej trafiają przynajmniej cztery bezpańskie samochody. Jeśli pojazd ma numery

rejestracyjne czeka tam rok na bez troskiego właściciela. Jeżeli nie ma tablicy rejestracyjnej stoi dwa lata. Po tym terminie przechodzi na własność skarbu państwa. Tak długie przechowanie wraków jest bardzo kosztowne. Jeśli samochodowi nie odbierze właściciel, za transport i „opiekę” nad wrakiem płaci urząd miasta. Rok postoju na wrakowisku kosztuje 1,5 mln zł.” „Gazeta Stołeczna”, s. 2

<sup>13</sup> Upowszechnia się wtórne użycie wraków syrenek. Przykładem może być młodzieżowy klub Fugazi w Warszawie (1992). Wrak syreny odpowiednio przystosowany był swego rodzaju dekoracją frontonu tego klubu. Także w klubie Stodoła obok barku i w patio umieszczone były, pomalowane na żółto i czerwono, wraki syren. Pełniły m.in. te funkcje, które przed eleganckimi sklepami spełniały donice z ozdobnymi drzewkami. Ten swego rodzaju paradoks estetyczny służy kontestowaniu „nowych” wzorów dekoracji wnętrz i frontonów domów, ale też może być natarczywym powtórzeniem pytania: „co zrobicie z moim trupem”? Co zrobicie z Waszą Syrenką?

Samochód syrena stał się nośnikiem wtórnych znaczeń, które bądź ujawniały się przez włączenie syreny w kolekcje innych rzeczy (projekt pn. „kapsuła czasu”, kompozycje parkingowo-chodnikowe, elementy architektury klubowych frontonów i wnętrz), bądź też przez włączenie w dyskurs językowy: narracje folklorystyczne, kawały i dowcipy, inskrypcje na murach.

<sup>14</sup> O semantyce ognia w sztuce romantycznej pisze M. Porębski, *Semantyka sztuki romantycznej*, (w:) *Ikonografia romantyczna*. Praca zbiorowa pod red. M. Poprzęckiej, Warszawa 1977

<sup>15</sup> A. Ulman, *Piękne pożary*, „Regiony” 1992, nr 3-4

<sup>16</sup> Taką wykładnię ma przecież sprzątanie „przed zimą”, sprzątanie wiosenne, ale także porządki sobotnie i wielkie porządki świąteczne. Do ukrytego sensu rytuałów Wielkiego Sprzątania nawiązywały zachowania ludzi, które mogłem obserwować w sobotę 19 grudnia 1992 r. na ul. Międzynarodowej w Warszawie, kiedy to Tygodnik Mieszkańców Pragi Południe „Olszynka” i Miejskie Zakłady Oczyszczania urządziły całodzienną akcję pn. „Swoją dom sprzątam – innym pomagamy”. W rozplakataowanych ogłoszeniach można było przeczytać m.in.: „Zaczynamy w sobotę 19 grudnia, na ulicy Międzynarodowej. Od samego rana tego dnia możemy wystawić na chodnikach (możliwie najbliżej narożnych wyjazdów) wzdłuż całej ulicy Międzynarodowej wszystko, czego chcemy się z domu pozbyć: meble, pralki, lodówki, odkurzacze, lampy, telewizory, sprzęt kuchenny, ubrania, zabawki itp. To, co nam zawadza i jest już niepotrzebne. Zapraszamy jednocześnie wszystkich chętnych do wybrania sobie rzeczy, które mogą się przydać we własnym gospodarstwie domowym. (...) Rzeczy już nikomu niepotrzebne będą uprzążane od godziny 18.00 przez Miejskie Zakłady Oczyszczania E5”

<sup>17</sup> Np. polskie przysłowia nie znają pojęcia śmieci jako odpadków, czegoś zbędnego. Śmiecie są synonimem własności, gospodarstwa, obfitości dóbr. „Stare, własne śmiecie” to synonim tutejszości, domowości, znak zasiedlenia, wykładnik tożsamości. Śmiecie to coś, co „miecone” i „miecone”, a więc pierwotnie: mnogie, niepoliczalne, rozproszone, oznaczające bogactwo.

<sup>18</sup> Por. *Bal kłoszardów*, „Rzeczpospolita” 1993, nr 29 (4 II 1993)

<sup>19</sup> Pośrednio potwierdzają to nawet lokalne dowcipy, jak choćby ten o biznesmenie z Bielin pod Kielcami, którego syrena wzbudzała ogromne zainteresowanie Włochów. – „TO YÓ TÓM przyjechał” – wyznał nie bez satysfakcji, podziwiający pojazd Włochom.