


Dorota Rancew-Sikora 

Uniwersytet Gdański

Adam Konopka 

Uniwersytet Gdański

POLSKA W AUTOBUSIE. PRZYKŁAD ANALIZY DISKURSU SKONCENTROWANEJ NA METAFORZE

Celem artykułu jest pokazanie zmian użycia metafor „czerwony autobus” i „autobus” w polskiej kulturze popularnej na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat. Znaczenie badania leży w powiązaniu ich ze sposobem przedstawiania społeczeństwa polskiego oraz zbiorowym doświadczaniem i wytwarzaniem emocji. Autorzy zastosowali koncepcje teoretyczne i narzędzia analizy dyskursu. Jako materiał badawczy wykorzystali zbiór 20 polskich utworów muzycznych z lat 1952–2014, w których metafora „autobus” pełniła ważną rolę, wykorzystując ją jako domenę źródłową dla obrazowania stanu zbiorowości. W rezultacie syntetycznego zestawienia treści metafory i zbadania jej umieszczenia w tekście oraz bardziej szczegółowej analizy kontekstowej wybranych utworów autorzy wykazali tendencję do ukazywania społeczeństwa jako wspólnoty ludzi obcych, ale jednocześnie bliskich ze względu na podzielenie pozycji relatywnego wykluczenia, braku zbiorowego celu i indywidualnego wpływu, a także doświadczanie różnych emocji negatywnych.

Słowa kluczowe: analiza dyskursu; muzyka popularna; społeczeństwo polskie; socjologia muzyki; socjologia emocji

Dorota Rancew-Sikora, University of Gdańsk

Adam Konopka, University of Gdańsk

Polish Society on the Bus. The Case of Metaphor-Led Discourse Analysis

Abstract

The main purpose of the article is to offer an interpretation of social transformations by means of the analysis of society's discursive representations. The changes in the use of “red bus” and “bus” metaphors in Polish popular culture after the second world war are an empirical focal point of the article. These metaphors are interpreted as a portrayal of the collective experiences and emotions that have been evolving in Polish society over the last sixty years. Based on the criterion of the metaphors' presence, a corpus of 20 Polish lyrics from 1952–2014 has been selected for the analysis. The theory and methods of discourse analysis have been applied. By means of the synthetic comparative study of the metaphors' meanings and their positions in texts as well as through the detailed contextual analysis of the selected lyrics, the authors come to the conclusion that there is a growing tendency of portraying society as a community of people who are alien to each other, yet connected

Dorota Rancew-Sikora, Instytut Filozofii, Socjologii i Dziennikarstwa UG, e-mail: dorota.rancew-sikora@ug.edu.pl; ORCID 0000-0002-6068-9136; Adam Konopka, Instytut Filologii Polskiej UG, e-mail: adamkonopka@gmail.com; ORCID 0000-0003-0493-0689.

by sharing a position of relative exclusion, lacking collective purpose and agency and experiencing a spectrum of negative emotions.

Keywords: discourse analysis; popular music; Polish society; sociology of music; sociology of emotions

Założenia teoretyczne

W niniejszym artykule podejmujemy temat zbadania obecności metafor „czerwony autobus” i „autobus” w utworach muzyczno-tekstowych Polski powojennej, aby zobaczyć, jak zmieniała się w tym czasie reprezentacja społeczeństwa polskiego i przedstawiany za jej pośrednictwem klimat emocjonalny panujący w zbiorowości¹. Nasze ujęcie zbiorowego znaczenia emocji jest bliskie koncepcji Normana K. Denzina (2009) i krytycznych studiów nad emocjonalnością, według których emocje nadają znaczenie życiu, ale mogą też to znaczenie modyfikować i burzyć. Emocje są traktowane tu raczej jako ekspresje niż stany wewnętrzne, a ich współprzeżywanie jest zapośredniczone przez media. Uznajemy, że doświadczamy i badamy głównie reprezentacje emocji, a „klimat emocjonalny” byłby tu odzwierciedleniem szczególnie wyraźnych lub dominujących nastrojów wyrażanych w danym okresie i w danym medium. Materiałem empirycznym wykorzystanym do analizy są teksty popularnych piosenek z lat 1952–2014, wraz z dodatkowymi materiałami informującymi o kontekście powstania, wykonywania i odbioru społecznego utworów. Teoretyczną bazę artykułu w warstwie metodologicznej stanowi lingwistyka kognitywna George’a Lakoffa (2011) i Zoltána Kövecsesa (2011) oraz analiza dyskursu ukierunkowana na badanie metafor (*metaphor-led discourse analysis*) w ujęciu Lynne Cameron (Cameron i in. 2009).

Szczególną cechą metafory jako środka językowego jest łączenie znaczenia kulturowego i abstrakcyjnego z cielesnym, zakorzenionym w indywidualnym doświadczeniu zmysłowym (por. Lakoff i Johnson 1988). Z tego względu metafory odgrywają istotną rolę w rozumieniu znaczeń niedostępnych zmysłowo, tłumacząc to, co jest komunikowane językowo na to, co jest osobistym doświadczeniem zmysłowym, i tym samym przyczyniają się do intersubiektywności doświadczenia (por. Luckmann 1989). Użytkownicy języka stosują powszechnie metafory skonwencjonalizowane, o ustalonym znaczeniu w danym języku, które są zasadniczo „przezroczyste” dla odbiorców. Skutkiem przejścia metafory do potocznego języka może być to, że cielesny, doświadczeniowy aspekt jej znaczenia ulega zatraceniu i staje się niewidoczny, a skoro na nim opiera się

¹ Koncepcja artykułu powstała w ramach realizowania projektu „Komunikowanie publiczne w Polsce – ujęcie inter- i multidyscyplinarne” przez konsorcjum naukowe Analiza Dyskursu 0114/NPRH2/H11/81/2013 i wykorzystuje dorobek polskich badaczy dyskursu m.in. Czyżewski, Horolets, Podemski i Rancew-Sikora 2017; Czyżewski, Otrócki, Piekot i Stachowiak 2017; Horolets 2008; Pawliszak i Rancew-Sikora 2012.

budowanie znaczenia, korzystne jest, aby został zauważony i przeżyty. Między innymi z tego powodu użytkownicy języka tworzą wciąż nowe, niekonwencjonalne metafory. W tej dziedzinie niektóre jednostki szczególnie wyróżniają się pomysłowością, a zawodowo specjalizują się w tym pisarze, poeci, naukowcy i inni twórcy w dziedzinie języka. Jako że w języku zawarty jest obraz świata, dzięki zastosowaniu nowej metafory zmienić się może kulturowe wyobrażenie o świecie, a to z kolei może zmieniać stosunki społeczne oparte na tych wyobrażeniach. Ważnym mechanizmem wpływu metafory na życie społeczne może być jej udział w tworzeniu wspólnot komunikacyjnych i tożsamości zbiorowych lub integrowanie istniejących grup przez wzmocnienie ich zasobów symbolicznych. Znaczenie metafory nie musi być, i zwykle nie jest, całkowicie jasne, i często domaga się od odbiorców wykonania rozumiejącej, twórczej interpretacji. Rozbieżne znaczenia metafor, które są symbolicznie ważne dla zbiorowości, mogą stać się przedmiotem rywalizacji lub sporów. Choć metafory powstają stale, ważnymi społecznie stają się tylko niektóre z nich i dla socjologów bardzo interesujące jest empiryczne badanie, jak to się dzieje.

Lynne Cameron wraz ze współpracownikami (2009) wprowadzili do badania społecznego życia metafor założenia wypracowane na gruncie analizy dyskursu. Autorzy podkreślają, że dotychczasowe badania nad rolą metafor w języku nie w pełni doceniały ich silne uwikłanie w dyskurs, i postulują badanie ich w ścisłym związku z kontekstem, przez co staje się możliwe ukazanie nie tylko zmienności znaczeń samych metafor, ale także dynamiki dyskursu, a w nim wyrazów zbiorowych doświadczeń, problemów społecznych i osobistych przeżyć ludzi, specyficznych dla danego miejsca i czasu. Umieszczają swoje podejście w ramach perspektywy systemowej, odwołując się do teorii złożoności i dynamiki systemów (*complexity/dynamic theory*). W naszej propozycji nie w pełni podzielamy założenia o systemowym charakterze życia społecznego i staramy się docenić w większym stopniu doświadczenia i sprawcze działania symboliczne aktorów społecznych (por. Berger i Luckmann 1983; Hałas 2007; Denzin 2009). Zakładamy, że istnieje ciągłość między procesami nieformalnymi, dla których podstawowe są rozproszone, wielomiejscowe i multimodalne społeczne interakcje oraz procesami formalizowania interakcji i przenoszenia ich na poziom zbiorowy na skutek działania lokalnych i scentralizowanych procesów upubliczniania, komercjalizowania, profesjonalizacji, instytucjonalizacji i upolitycznienia języka i jego metafor.

Jeśli chodzi o użyteczność badania życia metafor w dziedzinie nauk społecznych podobnie jak Cameron uważamy, że metafory są widocznymi „punktami”, które można uchwycić w zróżnicowanym, bogatym „krajobrazie” działań dyskursywnych, który jest trudny do uchwycenia w całości. Kiedy śledzimy losy określonej metafory, zawęża się pole naszej obserwacji, choć nie musi w równym stopniu ulec zawężeniu pole interpretacji i znaczenie uzyskanych wyników.

Jakość zbiorowych doświadczeń i stan dyskursu określony zostaje badawczo przez obserwację zmian w tych metaforycznych „punktach”, które są nie tylko śladami, ale konstytutywnymi elementami zmian znaczeniowych w dyskursie rozumianym w szerszej skali.

Znaczenie kultury popularnej w komunikacji publicznej w Polsce powojennej

Szczególne jest rola metafor pojawiających się w wytworach kultury popularnej w powojennej Polsce. Wynika ona z politycznej kontroli dyskursu publicznego i scentralizowanego charakteru mediów komunikacji masowej, a polega na wzmocnieniu znaczenia komunikacji niebezpośredniej, twórczo zaszyfrowanej przez żart, ironię, aluzyjność, niedopowiedzenia i metaforyczność właśnie, w których dokonują się subtelne „gry ze znaczeniami”. Dzięki takim (często wywrotowym i anarchistycznym) własnościom języka jest możliwe zjawisko, w którym język oficjalnie obecny w obiegu publicznym ma jednocześnie cechy języka ukrytego, należącego do „drugiego obiegu” zakazanego przez polityczną kontrolę, nawiązującego do nieformalnych sytuacji komunikacyjnych. Nie do końca wiadomo, w jakim stopniu ludzie, żyjący przez dłuższy czas w warunkach restrykcyjnej politycznej cenzury i skazani na posługiwanie się metaforą i żartem, jako zbiorowość rozwinęli szczególne kompetencje w tym zakresie. Wysoki poziom twórczej działalności satyrycznej i kabaretowej PRL oraz zbiorowe, entuzjastyczne odczytywanie ukrytych politycznych przekazów (a obecnie nostalgiczna tęsknota za nimi oraz znaki jej odnowy) świadczyłyby na rzecz przyjęcia takiej tezy. Jest to gra kusząca dla artystów mimo podejmowanego przez nich zawodowego ryzyka, gdyż polityczne kodowanie kontekstu czysto rozrywkowego może zwiększyć ich popularność. Wieloznaczne kodowanie i odczytywanie ich przekazów częściowo ich chroni, gdyż atakowanie/obrażanie władzy może być trudne do udowodnienia, choć nie jest trudne do odkrycia. Gra w odczytywanie tego, co zostało zasugerowane tylko i przemilczane, stanowi istotę ich sztuki, wzbudza dużo energii na widowni, daje podzielane, radosne, uwalniające doświadczenie przechytrzenia aparatu kontroli państwowej i budowania lub wzmacniania opozycyjnej wspólnoty oporu. Warto jednak zwrócić uwagę, że czasem taka interpretacja idzie wbrew intencjom autora/wykonawcy i wyraźnie zmienia znaczenie pierwotnie wpisane w tekst, jak było w przypadku Jacka Kaczmarskiego, który z trudem „dźwigał” interpretacje swoich utworów i rodzące się z nich społeczne oczekiwania.

Metafory są używane w języku perswazyjnym z obu stron relacji władza-społeczeństwo, bo obrazują świat społeczny w sposób, który ma znaczenie i moc działania politycznego. Wspólnoty hymnu i protestu, pomiędzy którymi

czasem w sposób niezaprojektowany i często nieprzewidywalny zachodzi interakcja, mogą prowadzić do wzajemnego przejmowania niektórych metafor i symboli jako narzędzi politycznej gry (por. Rancew-Sikora i Steciąg 2017). W taki sposób zachodzi jednocześnie rozproszona i trudno uchwytna, a z drugiej strony jakoś skoordynowana, zbiorowa sytuacja spotkania komunikacyjnego, konstytutywna dla znaczenia konkretnych utworów lub ich wyróżnionych części, a także dla dynamicznego kształtowania pozycji nadawców. Jeśli odbiorcy uznali metaforę za dobrze opisującą ich doświadczenia – metafora żyje i konstruuje ich wspólnotę, a jako istotny element symboliczny może stać się obiektem i narzędziem ataku wobec zbiorowości, która się nią posługuje. Walki te mogą być widoczne wprost w momencie jednoczącego i konfliktującego z przeciwnikiem politycznym publicznego performansu, ale mogą też „pełzać” w komunikacji trudnej do zauważenia na forum publicznym – bo ich domeną są przekazy rozproszone w komunikacji prywatnej, nieformalnej, w wielu różnorodnych i czasem niszowych źródłach, powiązanych z nimi opiniami i komentarzami. Warstwa komunikacji prywatnej i nieformalnej rozwija się częściowo niezależnie od komunikacji *top-down*, i równoległe wobec niej, ale historia pokazuje, że ma ona potencjał przekształcania się w komunikację *bottom-up* i niesie możliwość realnej społecznej zmiany. Najbardziej bezpośrednim efektem widowiskowych występów z przekazem ukrytym w metaforze, aluzji i żarcie jest poczucie, że istnieje alternatywa wobec porządku narzucanego i że jest szansa zbiorowej mobilizacji (Bamberg 2014).

Powyższe uwagi nie wyczerpują tematu, lecz mają stanowić jedynie przygotowanie do zaprezentowania analizy przypadku jednej metafory, która pojawiła się w historii Polski powojennej. Pytaniem otwartym pozostaje, jaki dokładnie jest jej związek z opisem ówczesnego świata oraz jaki był (jest) empiryczny udział w jego przekształcaniu. Natomiast w toku analizy można zaobserwować wiele nieoczywistych powiązań, zarówno z poziomu języka, jak i performansu, z procesami społecznymi, które dana metafora wyraża i w których współuczestniczy. Sama metafora ustanawia związki między rzeczywistością doświadczaną (indywidualnie i zbiorowo, w sposób zróżnicowany i w rozproszeniu) i rzeczywistością wyrażaną, która w danej w metaforze znajduje symboliczny wyraz.

Procedura badawcza

Wybrane teksty stanowią sekwencje czy łańcuchy intertekstualnych powiązań, których spoiwem jest metafora (polskiego) społeczeństwa jako „czerwonego autobusu” lub „autobusu”. Jeśli przyjąć założenie, iż przenośnym znaczeniem pojazdu komunikacji zbiorowej w badanych utworach jest społeczeństwo polskie, to warto zastanowić się nad jego najważniejszymi aspektami i komponentami

(Lakoff i Johnson 1988; Kövecses 2011: 177). Kövecses wyróżnił domenę źródłową i docelową metafory – pierwsza z nich jest bliższa fizycznemu doświadczeniu, druga zaś jest bardziej abstrakcyjna (por. Kövecses 2002: 4, 2011: 178). W omawianej przez nas metaforze domeną źródłową będzie „autobus”. Nadawcy bazują na podzielanym doświadczeniu specyficznego pojazdu, który jest dostosowany do przewożenia określonego zbioru osób oraz posiada szereg cech charakterystycznych dla transportu samochodowego: porusza się na kołach po określonej trasie, jest wprawiony w ruch silnikiem, wymaga kierowania itp. Definicja społeczeństwa polskiego pozostaje rzeczą bardziej abstrakcyjną – ustalenie, kto należy do społeczeństwa polskiego, często zależy od poglądów i wiedzy osoby posługującej się tym pojęciem (choćby poprzez wykluczanie/włączanie do zbiorowości osób z konkretnych grup społecznych, etnicznych, religijnych itd.), nie jest zatem czynnością tak prostą jak zdefiniowanie, czym właściwie jest „autobus”. Będzie ono zatem należało do domeny docelowej, mającej być określonej cechami rzeczy przypisanej do domeny źródłowej. Aby jednak dwa pojęcia weszły w związek metaforyczny, musi istnieć między nimi jakieś podobieństwo, pewna cecha, która je łączy i takich cech będziemy szukali w toku badania (Kövecses 2011: 180).

Metafora „autobusu” jest sugestywna w zakresie wyrażania zjawisk z dziedziny życia zbiorowego ze względu na trzy poziomy możliwości nawiązań znaczeniowych. Pierwszy z nich odnosi się do znaczenia zewnętrznej roli autobusu w ramach historycznych procesów rozwojowych (modernizacyjnych). Pojawienie się w Polsce nowych autobusów po wojnie stanowiło swego rodzaju powrót do miejskości, do wspólnotowości, realizowanej na pokładach miejskiej komunikacji zbiorowej. Nowe, importowane autobusy jawiły się w Polsce jako ważna innowacja techniczna, stale udoskonalana, mocno i trwale widoczna w krajobrazie odbudowującego się i modernizującego kraju. Druga możliwość odnosi się do społecznej funkcji pojazdów transportu zbiorowego jako środka komunikacji i ruchliwości społecznej. W obu przypadkach można oczekiwać wyrażania przez figurę autobusu pozytywnych emocji związanych z rozwojem, ruchem do przodu, dawaniem łączności i wyrównywaniem szans. Technologia napędzająca społeczne życie, łączy jednostki w procesy zbiorowe – pracy i wypoczynku, wożąc je do różnych ludzi i miejsc. Trzecia możliwość poszukiwania znaczenia metafory autobusu odnosi się już do wnętrza pojazdu jako do miejsca zgromadzenia się ludzi, którzy są sobie obcy, ale należą (najczęściej) do wspólnoty wyobrażonej (narodowej), w obrębie której ma miejsce nawiązywanie interakcji i okazywanie relacji międzyludzkich w skali mikro. Widoczne są różnicowania pozycji i ról pasażerów oraz ich codziennych i bezpośrednich sposobów doświadczania jakości życia zbiorowego. Tutaj istnieje zarówno potencjał pokazania uczuć i relacji pozytywnych: wspólnoty, bliskości, jak i negatywnych: sporów, rywalizacji, walk, niekomfortowego i koniecznego w podróży skrócenia

dystansu między jednostkami, ich ciałami i pozycjami społecznymi, co może powodować „zderzenia”. Musimy pozostawić na boku rozważanie, w jakim stopniu walory estetyczne utworów i ich wykonań, oraz zmiany mód stylistycznych wpłynęły, obok tekstów, na atrakcyjność ich odbioru oraz częstość ich powtórzeń w mediach i na koncertach. Skoncentrujemy się natomiast na poszukiwaniu odpowiedzi na następujące pytania:

W jaki sposób znaczenie wybranej metafory autobusu w popularnych piosenkach zmieniało się w okresie powojennym? Oraz – jak dalece zmiany te mogą pozostawać w związku ze społecznymi kontekstami ich powstania i odbioru, i czy, po latach, mogą informować nas o tych kontekstach? Położony zostanie przy tym akcent na to, co one mówią o społeczeństwie polskim, jaki obraz przedstawiają, jakie emocje wywołują w odbiorcach (im sugerują) i jaki klimat emocjonalny przedstawiają w swoich opisach świata. Zadania dodatkowe w analizie to odkrycie, jaka jest warstwa dialogowa i intertekstualna tekstów? Jakie formy komunikacyjne i środki językowe można w nich zidentyfikować (cytowanie, parafrazowanie, rozbudowanie lub ograniczanie warstwy symbolicznej formy i znaczenia)? Jak zmienia się treść, znaczenie symbolu w ramach danego gatunku muzycznego (popularna piosenka) i pomiędzy stylami, które zyskiwały lub traciły popularność w różnych latach?

Interpretację znaczeń utworów uzupełnimy wykorzystaniem dostępnych materiałów, które udokumentowały niektóre cechy kontekstu ich powstania i sposoby ich odbioru, a także późniejszą obecność danego utworu lub metafory w dyskursie publicznym. Zobaczymy, że każdy z wykorzystanych tekstów jest intertekstem, który w jakiś sposób nawiązuje do poprzednich wykonań, zawiera interpretacje oraz twórcze przekształcenia znaczenia i formy zastosowanej metafory. Zasięg i sposób oddziaływania konkretnych tekstów może (pośrednio) zaświadczać o społecznym uznaniu ich trafności.

Material

Tekstem początkowym zbioru jest piosenka *Czerwony autobus* z 1952 roku. Następnie szukaliśmy w bazach tekstów piosenek wszystkich polskich utworów, w których pojawia się metafora autobusu i pełni w tekście istotną rolę. Staraliśmy się, aby wszystkie dekady okresu powojennego były w naszym zbiorze reprezentowane. Następnie szukaliśmy materiałów, które mogłyby dać nam dodatkowe informacje o kontekstach wytworzenia i odbioru wybranych utworów. Były to różnorodne nagrania audio i wideo oraz zapowiedzi występów, teksty dziennikarskie, biograficzne i wspomnieniowe, komentarze i recenzje różnego typu (zebraliśmy w ten sposób ponad 200 stron materiałów tekstowych). Po wstępnej selekcji zbiór główny utworów ograniczyliśmy do 20 tekstów, których

tytuły, lata powstania, autorów i wykonawców podajemy poniżej. Następnie dokonaliśmy kodowania wstępnego utworów w odniesieniu do cech przypisywanych kolejno autobusowi i jego drodze, kierowcy, pasażerom i otoczeniu widocznemu z okien, a także odtworzyliśmy narracyjnie treść utworów. Wszystkie utwory są bez trudu dostępne w zasobach internetowych zarówno w formie tekstowej, jak i w formie filmowych nagrań, w tym także koncertowych, z widoczną publicznością. Podkreślamy, że dopiero odsłuchanie i obejrzenie nagrań daje należyłą orientację w emocjonalnej tonacji, którą niosą ze sobą i którą wytwarzają poszczególne wykonania.

Lista wybranych utworów

- 1952 foxtrot, Andrzej Bogucki z Chórem Czejańda, *Czerwony autobus*, sł. K. Winkler, muz. W. Szpilman
- 1972 rock psychodeliczny, Czerwone Gitary, *Pejzaż miasta*, sł. J. Kondratowicz, muz. S. Krajewski, singiel
- 1973 piosenka autorska, Wojciech Młynarski *Absolutnie*, sł. W. Młynarski, muz. J. Derfel, *Droga*, serial Telewizji Polskiej, reż. S. Chęciński, scenariusz A. Mularczyk
- 1974 pop, Maryla Rodowicz *Do łezki łezka*, sł. J. Kofta, muz. A. Korzyński, album *Niebieska Maryla*
- 1976 piosenka autorska, Jacek Kaczmarski, (wyk. Trio Kaczmarski, Gintrowski, Łapiński) *Starzy ludzie w autobusie*
- 1981 piosenka autorska, Jacek Kaczmarski, *Czerwony autobus* (wg obrazu B. W. Linkego)
- 1986 piosenka kabaretowa, kabaret Potem, *Czerwony autobus*, wykonanie z Pierwszego Programu
- 1992 rap rock, Kazik (Staszewski) (festiwal w Sopocie) *100 000 000*, album *Spalaj się* 1993
- 1992 pop rock, Elektryczne Gitary, *Człowiek z liściem na głowie*, sł. i muz. J. Sienkiewicz, album *Wielka radość*
- 1993 poezja śpiewana, Robert Kasprzycki, *Brudny autobus do stacji Golgota*, występ podczas XX Spotkań „Śpiewamy Poezję” w Olsztynie
- 1993 disco polo, Bayer Full, *Autobus*, album *Wakacyjna dziewczyna*
- 1994 rock alternatywny, Kult, *Setka wódki*, album *Muj wydafca*
- 2001 pop/folk, Brathanki, *A on tak całował mnie*, sł. Z. Książek, album *Patataj*
- 2002 blues, poezja śpiewana, piosenka turystyczna, Stare Dobre Małżeństwo, *Przystanek na żądanie*, album *Bucalala!* (wersja koncertowa) i *Kino objazdowe*
- 2002 rap, Tymon (Smektała), *Pasażer*, album *Zmysłów 5*
- 2003 rap, Eldo (Leszek Kaźmierczak), *Autobus 522*, album *Eternia*
- 2004 rap, Łona (Adam Bogumił Zieliński) *A dokąd to?* album *Nic dziwnego*
- 2007 punk rock, Bunkier, *Wyskocz z autobusu*, sł. i muz. A. Kulikowski, album *Autobus*
- 2011 rap, VNM (Tomasz Lewandowski), *Widzę ich*, album *De Nekst Best*
- 2014 rap, Ten Typ Mes (Piotr Szmidt), *Ikarusalka*, album *Trzeba było zostać dresiarzem*

Metaforyczne znaczenia „autobusu” w polskich popularnych utworach muzyczno-tekstowych

Ujęcie syntetyczne metaforycznych odwzorowań społeczeństwa polskiego w „autobusie”

Wzór odpowiedniości elementów domeny źródłowej (autobus) i docelowej (społeczeństwo polskie) (Kövecses 2011: 186) zidentyfikowany na podstawie badanych utworów przedstawia tabela 1.

Tabela 1. Odwzorowanie elementów domeny źródłowej i docelowej w odniesieniu metafory „autobus” do społeczeństwa polskiego

DOMENA ŹRÓDŁOWA: autobus	DOMENA DOCELOWA: społeczeństwo polskie
wsiadanie do autobusu, jechanie nim pasażerowie kierownica/układ kierowniczy jazda autobusem otoczenie autobusu droga/trasa	→ przynależność do społeczeństwa → jednostki, kategorie społeczne (obywatele) → władza → podzielane doświadczenie, klimat emocjonalny → warunki życia społeczeństwa → kierunek zmian lub stagnacja, przyszłość

W poniższym, syntetycznym przedstawieniu pokazujemy dominujące i zmieniające się w czasie rysy charakterystyczne metaforycznego obrazowania społeczeństwa polskiego przy użyciu metafory „autobus” w wybranych utworach. W nawiasach podajemy numery piosenek z powyższej listy, z których pochodzą podane przykłady.

Jeśli interesuje nas uchwycenie klimatu emocjonalnego wyrażonego w badanych utworach, przede wszystkim warto zwrócić uwagę na **nazwy emocji**. Przyjaźń, szczęście, radość i moc występują tylko w pierwszej piosence z 1952 roku. Od lat siedemdziesiątych są to: smutek (4, 17), złość (3, 5), groza (5), wstyd (5), żaloba i sromota (6), nienawiść (18), niecierpliwość (8), nadzieja (12, 16), płacz (12, 19), ból (19), miłość (16, 19), pożądanie (6, 13, 19). Raz tylko pasażer „cieszy się” (10), bo „handel mu się udał, stare ciuchy sprzedał”, „choć od rana coś kłuje go w krzyżu”. Emocje wyrażane są także pośrednio przez opis doświadczeń cielesnych, zachowań pasażerów, a także samego **autobusu** – jego koloru i kondycji, sposobu jazdy i trasy oraz widoku otoczenia za oknem, pogody i samej drogi. Przykłady opisywanych wrażeń cielesnych to: serce gra, bije młotem (1), a kolejne to – wilgoć ścieka po sercu i palcie (4), obce plecy, ręce drżą, utrata równowagi, źrenice pełne grozy (5), otulenie w płaszczy (6), życie, bicie serca (12), kłucie w krzyżu (10), brak snu (15), ślini się (19), poci (19), śmierdzi potem (16). W piosence (1) nastrój jest radosny – a kolor autobusu „czerwony”, w kolejnych utworach: „autobus” jest „mokry”, „zapłakany deszczem”

(4, 15), „brudny” (10, 17), „stary” (13, 17), „zapomniany” (10), „rzęch” (17). Nawet „nowość” pojazdu, obecna w utworach po roku 2000 nie jest źródłem radości (16, 17, 20), bo stanowi zbyt duży kontrast dla zmęczonych, zaniedbanych, zniechęconych, samotnych pasażerów. Bezpośrednio wyraża to Ten Typ Mes w *Ikarusalce* (20): gdzie pasażerowie kiedyś „blyszczeli” na tle brzydoty Ikarusów, a teraz są „skazani na szeptobusy, w których słycać każdą myśl” i „wiecznie zamknięte w imię wadliwej klimatyzacji okna”.

Miejscem podróży „polskiego autobusu” jest głównie Warszawa, jej określone dość dokładnie punkty centralne: Nowy Świat (1), Pałac Kultury (9), plac Zamkowy z Kolumną Zygmunta (16) i niewyraźne, nienazwane obrzeża – osiedla podmiejskie, jazda za miasto (3, 14), na granicę (12), do Turcji (13). Podróż jest najczęściej ujmowana jako bezcelowa, bo kierunek jazdy jest nieznan, niepewny (17) lub wprost prowadzi donikąd (18). Najczęściej obejmuje rutynowe przemieszczenia tam i z powrotem („skrajne losu miejsca”, „od pętli do pętli”, „odległe końce miasta”, „od przystanku do przystanku”) (2, 8, 16). Trasa związana jest z codzienną rutyną.

Na przestrzeni lat zmienia się **tempo** jazdy – w piosenkach w latach 1952–1981 autobus „pędzi” (1, 3, 6) i „przyspiesza” (5), co ludziom z czasem zaczyna przeszkadzać, a od piosenki kabaretu Potem w 1986, która się w charakterystyczny sposób „zacina”, autobus staje (11), zwalnia na zakrętach (12), wlecze się w żółwym tempie (17), nie może jechać z powodu awarii (10, 13), a kiedy znów jest „nowy” i „szybko jedzie” (15), „gna” (16) – to zaznaczone jest, że dla jego pasażerów „stoi czas”.

Bardzo wyraźnym rysem jest to, że z bardzo nielicznymi wyjątkami z początku listy (1, 3) w piosenkach zdecydowanie przeważa perspektywa pasażera, nie zaś kierowcy. **Kierowca** – robi mało, pasażerowie ani droga go zasadniczo „nie obchodzą”, z rzadka na nich reaguje (5, 10), kłamie (18), rzadko uśmiecha (14). Jego **sposób jazdy** jest dla pasażerów generalnie dotkliwy – bo albo gwałtownie przyspiesza i gna (pasażerowie się chwieją, muszą się czegoś szybko złapać, na kimś wesprzeć, 5, 19), albo się „wlecze” (17) i „dłuży się czas” (10).

Autobus przeważnie jest przedstawiany jako pełny lub przepełniony (2, 5, 14), **pasażerowie** ledwo mogą wejść (8), nie wysiadają na właściwym przystanku (5, 19), każdy się gapi na innych lub w okno (9, 19). „Inni” to zawsze obcy (19), choć paradoksalnie „wciąż ci sami” (2), obojętni i obserwowani (19), zaniedbani (8), starzy (5), okłamywani (18), nieświadomi (19), mają jakiś defekt, słabość (19), proste twarze (18), „chora zbieranina” (17), pozostają bezradni (5) lub napotykają drobny gest zainteresowania, pomocy, po czym rozstają się i znów zostają sami (2, 9, 19). Mimo braku kontaktu z obserwowanymi współpasażerami i osobistego dystansu wobec nich, pojawia się gdzieś poczucie wspólnego losu i stabilności, dla której znajomość trasy i otoczenia stanowi jakąś minimalną płaszczyznę wspólnoty. Pasażerowie w stosunku do

kierowcy wykazują paradoksalnie dużo różnych form aktywności, choć nie mogą zmienić trasy ani kondycji autobusu i poddają się im w **rytmie dnia** rozciągniętego od świtu do nocy w skrajnie, nużąco powtarzalny sposób (2, 11, 15). Pasażerami są głównie mężczyźni. Prawie wyłącznie oni występują w gramatycznej osobie pierwszej (ja, my). „One” pojawiają się tylko raz i wtedy „płaczą” (12). Dominacja pierwszej i trzeciej osoby obrazuje relację między pasażerami polegającą na obserwacji i ocenianiu raczej niż interakcji i współdziałaniu.

Warto wspomnieć, że różna jest zawartość tekstowa badanych utworów w sensie ilościowym – poezja śpiewana, piosenka autorska i rap mają stosunkowo najwięcej tekstu, rozwijają dość szczegółowe obrazy ludzi i miasta, a więc mogły zdominować treściowo przedstawiony powyżej zestaw znaczeń. Dodatkowo, w poprzek całego zbioru wystąpiły oznaki konwencjonalizacji metafory i ukazania dominującego nastroju z nią związanego. Pierwszy wyraźny rys konwencjonalizacji stanowi charakterystyczny dla całej muzyki popularnej wątek romantyczny, czyli wyznania związane z doświadczaniem lub poszukiwaniem miłości (od Reny Rolskiej 1961, Bayer Full 1993, Poluzjanci 2011 do Oksany Predko 2013, które z wyjątkiem (11) zostały ostatecznie wyłączone ze zbioru, gdyż „autobus” przesunął się w nich na margines treści piosenki). Drugi rys jest najbardziej wyraźny w utworach raperów po roku 2000, ale także w mniejszym stopniu w twórczości stylów punk i rock, gdzie „autobus” jest środkiem wyrazu i pretekstem do ekspresji kultury negacji. Miejska, uliczna przestrzeń zostaje tu powiązana z gniewem doświadczanym z powodu różnych form nieuprzywilejowania zarówno podmiotu lirycznego, jak i innych postaci, które on obserwuje w autobusie i przez okno. Wizerunek samego pojazdu, jego trasa i miejsca, do których i przez które jedzie, zdają się być obrazem ludzkiej frustracji i krzywdy.

Przedstawiony opis zmian treści metafory następującej wraz z wypełnieniem jej szczegółowymi elementami wskazuje na możliwe tropy analityczne dotyczące obrazu społeczeństwa. Ponieważ jednak zostały tu pokazane w sposób skrótowy, aby pogłębić ich rozumienie i zwiększyć wiarygodność analiz należałoby je szczegółowo zilustrować fragmentami tekstów i pokazać wewnętrzne zróżnicowania, uwzględniając stylistyczną różnorodność gatunków muzycznych, wykonawców i tekstów, a przede wszystkim – zweryfikować trafność uogólnień co do nastroju społecznego danego okresu w odniesieniu do innych ważnych wytworów kultury popularnej lub innych symboli, które nieco inaczej mogą „wypełniać się” przeżyciami artystów i odbiorców. Próba alternatywnej analizy, wykonanej z większą uwagą skierowaną na szczegół i kontekst zostanie zaprezentowana poniżej, tyle że ze względu na ograniczenia objętościowe przedmiotem głębszej analizy będą tylko wybrane, nawiązujące do siebie utwory. Bardziej szczegółowo zostanie też porównana struktura i wybrane

aspekty formalnojęzykowe tych tekstów oraz niektóre aspekty wykonania utworów i udokumentowane w mediach reakcje odbiorców.

Kontekstowa analiza sekwencji wybranych utworów

Analiza przedstawiona poniżej opiera się na przekonaniu istotnym dla analizy dyskursu, że tekst i kontekst są ściśle powiązane. Ten ostatni stanowi strukturę, która obejmuje wszystkie właściwości sytuacji społecznej, istotne dla wytwarzania i odbierania danego dyskursu (van Dijk 2001: 28). Utrzymująca się siła metafory jest szczególnie widoczna, kiedy jest ona używana w innym kontekście (tekstowym, muzycznym, performatywnym) i społecznym, i dzięki różnym zabiegom artystycznym przybiera i sugeruje odbiorcom wyraźnie odmienne znaczenie. Przykładem takim jest „czerwony autobus” zarówno jako tytuł, jak i motyw, który bierze w klamrę cały omawiany okres Polski powojennej. Nawiązania są tu wyraźne i jednoznaczne, gdyż nowy utwór, w którym pojawia się „autobus”, ma nierzadko ten sam tytuł, cytuje wprost lub parafrazuje tekst inicjujący z roku 1952. W naszym zbiorze odnaleźliśmy wydarzenia, które powracają do piosenki *Czerwony autobus* trzydzieści i więcej lat później. Do bardziej znanych form muzyczno-tekstowych z lat osiemdziesiątych dosłownie powtarzających tytuł pierwowzoru należą: piosenka Jacka Kaczmarskiego, która przez autora została powiązana bezpośrednio z obrazem Wojciecha Linkego pt. *Autobus* (1959–1961) i satyryczna parafraza piosenki wykonana przez kabaret Potem. Następnie w latach dziewięćdziesiątych Kazik (Staszewski) cytuje fragmenty tej samej piosenki, a obecnie jest ona (i jej temat) wykorzystywana w przedstawieniach artystycznych, takich jak *Ukochany kraj... czyli PRL w piensence* (spektakl Studio Buffo grany od 2002 roku w reżyserii Janusza Józefowicza), różnych akcjach społecznych, reklamach i marketingu politycznym (między innymi w kampaniach wyborczych). Sekwencja utworów nawiązujących do piosenki i motywu „czerwonego autobusu” stanowi w naszej ocenie najsilniejszy trop, niejako rdzeń wzajemnych związków w obrębie przytoczonego zbioru, który jednocześnie dobrze pokazuje zmianę przywoływanych znaczeń.

W terminologii analizy dyskursu zmiany znaczenia wypowiedzi na skutek przenoszenia jej do innego kontekstu nazywa się „rekontekstualizacją”. Mechanizm tej zmiany polega na tym, że rekontekstualizowane kategorie ulegają najpierw dekontekstualizacji, a zatem są pozbawiane swojego oryginalnego kontekstu, a następnie są rekontekstualizowane w nowym polu praktyki (Bernstein 2003: 39). W obrębie nowego kontekstu ich użycia włączane są w spójną relację z kategoriami zastanymi i wskutek tego ulegają transformacji (Duszak i Fairclough 2008: 13).

Kontekstem w odniesieniu do metafory „autobus”, która nas tu interesuje, może być zarówno tekst towarzyszący metaforze, jak i wszelkie intertekstualne i interdyskursywne relacje między wypowiedziami, tekstami, gatunkami

i dyskursami, a także pozajęzykowe zmienne społeczne, instytucjonalne, polityczne i historyczne (Weiss i Wodak 2003: 22). Sporym niedopatrzaniem byłoby skupienie się wyłącznie na „obiektywnych” właściwościach sytuacji społecznej, w której powstawał dany utwór. Za Teunem van Dijkiem (2008: 218) należy uznać za istotne również „subiektywne” aspekty danej sytuacji, czyli „definicje istotnych właściwości komunikacyjnych przypisywane im przez samych uczestników” oraz ich doświadczenia biograficzne, a także jak utwory te były odbierane.

Interesującym materiałem do badań, a także pomocą w interpretacji materiałów jest rola dyskursów prasowych, książek, programów radiowych, telewizyjnych i Internetu jako środków kierujących publiczną uwagę na określone utwory lub ich autorów i wykonawców. Jest tu wyraźnie zróżnicowana sytuacja poszczególnych przypadków i może być ona znakiem uznania trafności czy odpowiedniości danego tekstu jako dobrej interpretacji rzeczywistości społecznej danego okresu, oraz istnienia społecznej potrzeby jej artystycznej artykulacji. Rozwiniemy zaznaczone wątki poniżej, zaczynając od utworu rozpoczynającego skomponowaną przez nas listę.

Na pierwszy rzut oka *Czerwony autobus* z 1952 roku jest formą tekstu propagandowego, doskonale podporządkowanego projektowi rzeczywistości socjalistycznej powojennej Polski ówczesnych władz politycznych. O wysokiej efektywności przekazu świadczy uzyskanie przez piosenkę statusu „przeboju” w czasie, kiedy powstał i był intensywnie odtwarzany. W naszej analizie chcielibyśmy jednak wyjść poza proste określenie tej piosenki jako propagandy i pogłębić rozumienie fenomenu tego utworu przez analizę kontekstów jego powstania i odbioru na podstawie dostępnych dziś źródeł. Biografie i rodzinne genealogie ludzi, którzy stworzyli piosenkę, tworzą bardzo ciekawą, wyjątkową siatkę zależności, a doświadczenia II wojny światowej mogą być istotnym tropem w odczytaniu sensu i popularności omawianego utworu.

Po pierwsze, w charakterystyce kontekstu powstania i wykonania piosenki istotne może być to, że jej wykonawca (Andrzej Bogucki) pomagał kompozytorowi (Władysławowi Szpilmanowi) przetrwać okupację, co Szpilman opisał w swoich wspomnieniach (Szpilman 2018: 134). Bogucki i Szpilman znali się już przed wojną, pracując w Polskim Radiu. W *Pianiście* Szpilman nakreślił również tragiczny obraz powojennych zniszczeń w Warszawie, które kompozytor ujrzał po wydostaniu się ze swojej kryjówki:

„Szedłem środkiem szerokiej, dawniej pełnej ludzi arterii miejskiej, teraz sam na całej jej długości. Jak daleko sięgałem okiem, nie było wzdłuż niej ani jednego niespalonego domu. Co krok omijałem zwaly rumowisk, musiałem się przez nie piąć jak przez skalne usypiska. Nogi plątały mi się w zwojach pozrywanych drutów telefonicznych i tramwajowych, w strzępach materiałów, które wcześniej zdobyły mieszkania lub miały ubrać ludzi dziś już nieżyjących” (Szpilman 2018: 184).

Dramatyczny widok mógł być kontrastowym tłem do napisania radosnej muzyki *Czerwonego autobusu*, jak i muzyki do innych utworów traktujących o odbudowie Warszawy. Również na autora tekstu – Kazimierza Winklera – mogły mieć wpływ jego doświadczenia w okupowanej stolicy. Winkler uczestniczył w powstaniu warszawskim i pisał do konspiracyjnego pisma „Sztuka i Naród”. Wtedy też powstały pierwsze teksty jego piosenek – utwory powstańcze *Marsz Słowiański* i *Warszawa była startem* (*Encyklopedia...* 2012: 205).

Losy powojenne zjednoczyły twórców i wykonawców utworu na antenie Polskiego Radia. Bogucki, solista śpiewający w najpopularniejszym wykonaniu *Czerwonego autobusu*, kontynuował działalność prezentera, piosenkarza, recytatora, popularyzatora muzyki i literatury (Wolański 2003a: 48). Szpilman z kolei został kierownikiem Działu Muzyki Lekkiej (rozrywkowej) (Wolański 2003b: 151). Autor tekstu, czyli Kazimierz Winkler, w 1947 roku napisał pierwszy tekst do utworu rozrywkowego, *Dziewczyna z radia*, który okazał się sukcesem i spowodował, że Winkler od tego momentu skupił się głównie na tworzeniu muzyki popularnej (Wolański 2003b: 213).

Utwór tematycznie nawiązuje do tematyki odbudowy Warszawy po wojennych zniszczeniach (por. Majewski i Markiewicz 2012). Proces ten ściągnął po wojnie do stolicy wielu jej przedwojennych mieszkańców, a także robotników z całej Polski, którzy zdecydowali się uczestniczyć w jej odbudowie (Majewski i Markiewicz 2012: 15). Również twórcy i wykonawcy omawianej piosenki zdecydowali się pozostać w Warszawie lub wrócić do niej po tułaczce końca wojny i osobiście doświadczać, jak powstaje niemalże od nowa dopiero co całkowicie zniszczone miasto, w którym przeżywali dramat II wojny światowej. O ile pieśni o tematyce robotniczej mające z założenia posiadać charakter ideologiczny i dydaktyczny (Lissa 1968: 57) były dość często obiektem państwowych zamówień (Chomiński 1968: 44), o tyle można zauważyć, że osoby odpowiedzialne za powstanie klasycznej wersji *Czerwonego autobusu* napisały i wykonały wiele innych utworów dotyczących odbudowy stolicy, współpracując w tym zakresie również w swoim gronie (przykładem mogą być kolejne utwory jednocześnie z muzyką Szpilmana i tekstem Winklera – *Ludzie walki i pracy*, *Piosenka mewy nadwiślańskiej* czy *Złoty Piasek*, a także kompozycje Szpilmana zaśpiewane przez Boguckiego – *Dobry fach* i *Warszawa śpiewa*). Szczególnym przypadkiem wydaje się akompaniujący w *Czerwonym autobusie* Chór Czejanda, który w początkowych latach swojej działalności skupiał się głównie na wykonywaniu utworów opiewających odbudowę Warszawy (Adrjański 2002: 86), mając w swoim repertuarze ponad dwadzieścia utworów o tej tematyce. *Czerwony autobus* doskonale wpisuje się w tę konwencję – podmiot liryczny z radością budzi się w odbudowywanej Warszawie i swoją gotowością do prac budowlanych i dostrzeganiem postępów w odbudowie stara się zmotywować innych robotników: „Proszę wsiadać, nikt nie spóźni się do pracy/ pojedziemy szybko,

choć wokoło las/... Las rusztowań wokół nas, to właśnie znacz/ że nie stoi tutaj w miejscu czas”.

Warto przy okazji zauważyć, że „autobus” w tej piosence ma znaczenie nie tylko metaforyczne. Dosłownie odnosił się do importowanego po wojnie autobusu produkcji francuskiej, Chaussona AH48, modelu produkowanego w latach 1949–1952, a zatem jeszcze przed ochłodzeniem stosunków gospodarczych z Francją, które obejmowały również sprowadzanie autobusów tejże marki (*Czerwona legenda Warszawy*, 2017). Chaussony, kupowane od Francji od 1947 roku, stanowiły w zasadzie pierwszy środek zmotoryzowanego zbiorowego transportu w powojennej Warszawie. Stąd też wskazuje się na szeroki pozytywny odbiór autobusów tej marki, kojarzących się z odbudową stolicy i traktowanych niemalże jako żywe organizmy, służące codziennie do masowego transportu ludności (Hendrykowski 2014: 74). Skojarzenie to stało się też główną osią tekstu Winklera – to właśnie ten nieprzypadkowo „czerwony autobus” woził do pracy entuzjastycznienastawionych ludzi na plac budowy rekonstruowanej Warszawy.

Poza dosłownym znaczeniem pojazdu można zidentyfikować w tekście piosenki znaczenie przenośne – „czerwony” może być metaforą socjalistycznego programu, „motor” – postępu i pracy, „kierownica” – władzy, a „mocne dłonie” – sposobu rządzenia.

Mimo dość silnego utrwalenia *Czerwonego autobusu* w kulturze popularnej, głównie dzięki roli Polskiego Radia w promowaniu muzyki rozrywkowej (Rzana-Szczepaniak 2009: 80–81), odbiór utworu, jak i w ogóle muzyki rozrywkowej ze strony decydentów związanych z polityką kulturalną był raczej chłodny. Założeniem polityki kulturalnej w Polsce pierwszej dekady po II wojnie światowej było zaangażowanie kompozytorów w działalność likwidującą klasowe rozwarstwienie kultury muzycznej i przyciągnięcie do kultury szerokich mas społeczeństwa (Lissa 1968: 12). Jednocześnie decydenci byli zdania, że szeroka publiczność najlepiej rozumie dzieła klasyczne i tradycyjne, zatem wskazywali na konieczność tworzenia utworów odwołujących się do narodowych tradycji (Jasieński 1953: 27). Jako gatunek muzyczny oba kryteria mogła zdaniem władz spełniać rozwijająca się po wojnie polityczna pieśń masowa, jednak, według Zofii Lissy (1968: 58), zbyt szybko zatarły się granice między pieśnią masową a nieakceptowaną w pełni przez władze muzyką rozrywkową, korzystającą z zachodnich wzorców muzyki popularnej. Krytyka ze strony władz dotyczyła też Polskiego Radia, które oskarżano o dostosowywanie się do „mało wybrednych” gustów słuchaczy, w momencie gdy radio jako instytucja kulturalna powinno „wychowywać robotnika” (Jasieński 1953: 27). Długoletnie naciski na Polskie Radio, a przede wszystkim na Szpilmana jako kierownika Działu Muzyki Lekkiej (Adrjański wskazuje np. fakt, że kompozytor stał się obiektem drwin satyryków prasowych i kabaretów) spowodowały jego rezygnację z działalności na polu muzyki rozrywkowej w 1964 roku (Adrjański 2002: 450).

Kolejnym utworem występującym w sekwencji jest *Czerwony autobus* Jacka Kaczmarskiego, zarejestrowany wiosną 1981 roku podczas koncertu w warszawskiej „Zachęcie”, w ramach programu artystycznego *Muzeum*, współtworzonego z Przemysławem Gintrowskim i Zbigniewem Łapińskim. Na program składało się dwadzieścia utworów, inspirowanych obrazami polskich malarzy z XIX i XX wieku, którzy podejmowali tematykę narodową i polityczną. Intencją autora było przekonanie odbiorców, że rewolucja solidarnościowa była jednym z wielu zrywów w historii Polski (Gorbaniewska i Kaczmarski 1982). Mimo to „Solidarność” ochrzciła Kaczmarskiego swoim „bardem” (Kaczmarski i Preder 1996: 42), program cieszył się wielką popularnością i od dnia premiery do jesieni 1981 roku autorzy wykonali go ponad trzysta razy (Gajda 2009: 128). W momencie kiedy *Muzeum* powstawało, nagrywanie utworów skierowanych przeciwko władzom PRL-u nie było już postrzegane jako wielki wyczyn, podejmowali się tego nawet koncesjonowani przez władzę artyści estradowi (Gajda 2009: 127). Mimo tego do 1991 roku nagrania te krążyły jedynie w „drugim obiegu”.

Przed analizą tekstu *Czerwonego autobusu* Kaczmarskiego należałoby skupić się na malarskiej inspiracji do jego powstania – obrazie *Autobus* Bronisława Wojciecha Linkego, ukończonego w 1961 roku. Dzieło stanowiło alegorię społeczeństwa polskiego, przedstawionego jako zniewolone i udręczone życiem w powojennej Polsce (Hendrykowski 2014: 71). Malarz zawarł w nim przekrój autobusu, który może być interpretowany jako przekrój społeczeństwa, z szeregiem postaci symbolizujących przywary narodowe Polaków (Lipowski 2014: 76–77). Symboliczno-wizyjny styl, w którym namalowany został obraz, nawiązuje w swojej konwencji do dramatów polskich (zwłaszcza *Wesela* Wyspiańskiego) oraz malarstwa symbolicznego, szczególnie twórczości Jacka Malczewskiego (przykładem o podobnym zamyśle artystycznym mogą być takie obrazy jak *Melancholia* czy *Błędne koło*) (Hendrykowski 2014: 66).

Autobus na obrazie Linkego, wyraźnie namalowany jako Chausson², może być uznany za swego rodzaju łącznik między „autobusem” Winklera a „autobusem” Kaczmarskiego. Rekontekstualizacji ulega tutaj zarówno dosłowne znaczenie autobusu jako konkretnego modelu pojazdu, jak i jego znaczenie jako metafory społeczeństwa polskiego. Elementem powtarzającym się jest też metafora władzy jako kierownicy, z tym że w utworze Kaczmarskiego dźwiz ją „bezglowa kukła”, po wprowadzeniu której pojawia się okrzyk – „Generalissi-

² W odróżnieniu jednak od modelu AH48, który miał na myśli Winkler pisząc tekst do *Czerwonego autobusu*, jest to późniejszy model APH520, sprowadzany już po wznowieniu stosunków gospodarczych z Francją. Z perspektywy analizy metafory wydaje się to jednak niezbyt istotne ze względu na generalne znaczenie wszystkich autobusów tej marki sprowadzanych do Polski (Hendrykowski 2014: 74).

mus!”. Drewniana kukła znajdująca się u sterów autobusu miała oznaczać martwą, niezdolną do refleksji postać (Lipowski 2014: 128) i może być odczytana jako władza niemająca realnego wpływu na losy swojego kraju. Nieobecną „głową” kukły, która podejmuje decyzje, może być Generalissimus – Józef Stalin. Ten z kolei na obrazie posiada wyrwane serce, w miejsce którego malarz umieścił zakratowane okno, symbolizujące więzienie i terror polityczny. W zwrocie tej można ponadto zauważyć odniesienie do biernej roli niektórych intelektualistów w PRL-u („inteligentna twarz, co słucha zamiast mówić”) – temat ten pojawiał się również w innych utworach Kaczmarskiego (szczególnie istotnym przykładem jest tutaj *Marsz intelektualistów*), wyrażającego w ten sposób swoją krytykę braku zaangażowania inteligencji we wsparcie opozycyjnych protestów i popieranie działań ówczesnych władz (Kaczmarski i Preder 1996: 57–58).

Kontynuując wątek odniesień do obrazu Linkego nie sposób nie zauważyć motywu drogi przez Kaczmarskiego: „wertepy, chaszcze, błota”, po której jedzie się bardzo ciężko, ale jest ona jedyna („Tam chce być każdy z nas/ kto nie chce chcieć ten musi”), bo tylko ona występuje w granicach świata przedstawionego na obrazie (Hendrykowski 2014: 76). Jedyną możliwością ucieczki jest tutaj ukazane na obrazie okno ewakuacyjne, obok którego siedzi małe dziecko. Znaczącym szczegółem jest, że tylko to dziecko ma otwarte oczy. Wyjście ewakuacyjne można odczytać jako metaforę emigracji, do czego też zdawał się zachęcać Kaczmarski, kończąc utwór słowami „Jedźmy stąd!”³. Warto również zastanowić się nad przywołanymi przez Kaczmarskiego w tekście postaciami z obrazu. Umieszczony przez Linkego na pierwszym planie robotnik wykonuje obraźliwy gest, potocznie nazwany 20 lat później „gestem Kozakiewicza”. W szkicach Linkego można odnaleźć tę postać opisaną zarówno jako „robociarz” i jako „cham”. Ze szkiców można też wywnioskować, że wydobywająca się z jego korpusu wiązka symbolizuje przekleństwa polskie (Lipowski 2014: 77–78). Kaczmarski odczytał jednak postać robotnika inaczej (prawdopodobnie nie mając wcześniej dostępu do zapisków malarza) – u poety ów robotnik „kapować coś zaczyna” i podobnie jak na obrazie zginając rękę w łokciu ma wyrażać swój sprzeciw wobec systemu. Określenie robotnika „proletariackim hersztem” mogłoby być również zinterpretowane jako odwołanie do Lecha Wałęsy, wywodzącego się z klasy robotniczej przywódcy solidarnościowej rewolucji.

Mimo iż utwór, jak i całe *Muzeum*, nie miały mieć zdaniem autora charakteru publicystycznego, a jedynie do historycznej refleksji zmuszać na podstawie dzieł sztuki wybranych do programu, to, jak Kaczmarski wspominał, odbiór *Czerwonego autobusu* i pozostałych piosenek odbiegał od jego intencji

³ Kaczmarski przyznał jednak, że nie zamierzał wtedy emigrować, a jego migracja niedługo po napisaniu utworu nie była zaplanowana (Kaczmarski i Piątek 2002: 32).

(Kaczmarek i Preder 1996: 48). Poeta przy wielu okazjach starał się zaprzeczyć wielokrotnie przypisywanemu jego utworom politycznemu charakterowi, mimo to nie udało się mu ostatecznie „wygrać” sporu z publicznością o zgodną z jego zamierzeniami pozapolityczną (zdekontekstualizowaną) poetycką i egzystencjalną interpretację utworów.

Na zupełnie innym biegunie rekontekstualizacji „czerwonego autobusu” dokonał kabaret Potem – zielonogórska grupa powstała w roku 1984. *Autobus czerwony* w wykonaniu kabaretu jest parodią utworu napisanego przez Szpilmana i Winklera. Skecz⁴ rozpoczynała kwestia Ewy Sopielskiej⁵, stylizowana na wypowiedź spikerki radiowej: „Tu kabaret Potem, jest godzina 21:50. Dzisiaj w Kąciku Starej Płyty – w hołdzie budowniczym PRL. Uwaga fonamatorzy – 4, 3, 2, 1... start!”. Następnie artyści wykonali go w konwencji mającej przypominać wykonanie Boguckiego i Chóru Czejanda, wprowadzając jednak modyfikację zmieniającą zupełnie wymowę utworu. Obecni na scenie członkowie grupy podczas prezentowania skeczu wydawali odgłosy przypominające starą płytę winylową – szумы, trzaski, wydawane za pomocą ugniatanej folii i uderzania drobnym przedmiotem w mikrofon, a także naśladowali zacinanie się i przeskakiwanie płyty. W wyniku kabaretowej transformacji powstał tekst, w którym niemalże wszystkie fragmenty dotyczące osiągnięć władz PRL-u, odbudowy Warszawy i transportu zbiorowego, zostały przeobrażone, tworząc żartobliwy, wręcz absurdalny wizerunek miasta. W efekcie w Warszawie „czerwony autobus” nie mknie przez ulice miasta, ale w ogóle w nim „nie stoi”, a „basem ponad mostem” nie „dudni” jego motor tylko „dziewczę spojrzeniem”.

Mimo że aranżacja powstała jeszcze w realiach PRL-u i można by było odczytać ją jako satyrę na panujące wówczas warunki społeczno-polityczne, kabaretowi Potem udało się osiągnąć coś, co nie udało się w przypadku *Czerwonego autobusu* Kaczmarekiemu, czyli odcięcie się od wymowy politycznej utworu (Gorbaniewska i Kaczmarek 1982). Ideą kabaretu Potem była gra wyobraźnią i zabawa bez odzwierciedlania rzeczywistości i komentarzy politycznych oraz budowanie relacji artysty z widzem o szczególnym, abstrakcyjnym poczuciu humoru (Kiec 2014: 323). Kabaret nie próbował w żaden sposób polaryzować widzów – artyści nie obrażali swojej publiczności ani niczyjego systemu wartości, jednocześnie kultywując całkowity brak powagi i rezygnując z patosu (Kiec 2014: 332). *Autobus* należałoby zatem uznać przede wszystkim za dobroduszną drwinę z popularnego przeboju i przedstawionych w nim metafor.

⁴ Oparte na wersji z Pierwszego Programu, prezentowanej w roku 1986.

⁵ W późniejszych wykonaniach po reaktywacji kabaretu w 1989 roku zastępowała ją Joanna Chuda (obecnie Kołaczkowska).

Od kwestii politycznych podejmowanych wprost bynajmniej nie uciekał Kazik Staszewski, autor kolejnego utworu analizowanej sekwencji – *Sto milionów*. Potransformacyjna polityka stała się jednym z głównych tematów tekstów muzyka, a poprzez dość szeroką rozpoznawalność artysty w masowych mediach, zawarta w jego utworach krytyka tejże odbijała się szerokim echem również w kręgach polityków. Mimo że Staszewski podkreślał swój negatywny stosunek do polityki w ogóle (Staszewski 1993: 4), to właśnie jego twórczość po 1989 roku podejmowała kwestie związane z konkretnymi wydarzeniami politycznymi i osobami polityków, co, jak skomentował, wiązało się z większą transparentnością życia politycznego w Polsce po transformacji ustrojowej (Staszewski 2015: 210).

Utwór *Sto milionów* odnosił się bezpośrednio do niespełnionej obietnicy wyborczej Lecha Wałęsy przed wyborami prezydenckimi w roku 1990, według której każdy, kto zagłosował na Wałęsę, miał dostać sto milionów złotych⁶ ze środków z prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych. Tekst jest napisany z perspektywy rozżalonego wyborcy-robotnika, który miał nadzieję, że dostanie obiecane przez Wałęsę pieniądze. Mimo że Staszewski bardzo chciał podkreślić jego żartobliwy charakter, piosenka ta z miejsca stała się skandalem, opisywanym na pierwszych stronach gazet oraz w radiowych i telewizyjnych serwisach informacyjnych. W sprawie utworu stanowisko zajął również Wałęsa, wówczas już prezydent RP. Opinie odbiorców były bardzo zróżnicowane – od potępiania artysty za wulgarne odnoszenie się do głowy państwa po słowa poparcia dla Staszewskiego i podziękowania za zrozumienie oszukanych robotników (Gnoński 2000: 101). Należy podkreślić, że w odróżnieniu od pozostałych utworów zawartych w sekwencji, autobus nie jest głównym motywem tekstu. Niemniej, w pierwszej zwrotce można znaleźć silne nawiązania do piosenki inicjującej sekwencję, czyli *Czerwonego autobusu* ze słowami Kazimierza Winklera. Podobieństwa zostały przedstawione w tabeli 2.

Tabela 2. Zestawienie podobieństw piosenek *Czerwony autobus* z 1952 roku i *Sto milionów* z 1992 roku

Kryterium	<i>Czerwony autobus</i> (Winkler)	<i>Sto milionów</i> (Staszewski)
Podmiot liryczny	robotnik (praca: odbudowa Warszawy)	robotnik (praca: huta)
Miejsce akcji	Warszawa, autobus do miejsca pracy	blżej nieokreślone miasto, autobus do zakładu pracy
Czas akcji	świt	świt (5:30, „jeszcze szaro za oknami”)
Aktywność uczestników	zaskoczenie widokiem za oknem (odbudowywana Warszawa)	zaskoczenie widokiem za oknem („ceny obniżone o 100%”)

⁶ Kwota sprzed denominacji, obecnie byłoby to 10 000 polskich złotych.

Promienny obraz Warszawy zostaje zastąpiony miastem, w którym jest „szaro za oknami” i po którym „dymy snują się”, robotnik ma nudne, zrutynizowane życie, z monotonną dietą i brakiem higieny, pozostali zebrani w autobusie dyskutują o polityce aż do momentu, gdy dostrzegają obniżki cen na wystawach sklepowych. Szereg podobieństw w tekście pozwala uznać autobus, podobnie jak w oryginalnym *Czerwonym autobusie*, za metaforę społeczeństwa polskiego. Jest to jednak Polska po transformacji, w której nadzieje na poprawę warunków życia zderzają się z realiami nieokiełznanego kapitalizmu wczesnych lat dziewięćdziesiątych i nieumiejętnością polityków radzenia sobie z problemami z nich wynikającymi.

Na podstawie tychże odwzorowań można prześledzić kolejne rekontekstualizacje i zmiany znaczeń metafory. Autobus-społeczeństwo przestał być „czerwony” i „traci swój kolor”, co oznacza nie tylko porzucenie socjalizmu, ale także spadek żywotnej energii okresu powojennego. Mimo wolności, nad której brakiem ubolewał w swoim tekście Kaczmarek, przynależność do nowego społeczeństwa („wsiadanie do autobusu”) nie jest wcale łatwiejsza. Pasażer (jednostka), zachęcany do wsiadania w tekście Winklera, w utworze Staszewskiego musi „przeciskać się przez tłum” obecny we wnętrzu autobusu. Aktorzy również zmieniali się na przestrzeni dekad. U Winklera byli to entuzjastyczni pasażerowie, Kaczmarek przedstawił ich kładąc nacisk na skrzępowaną wolność, a u Staszewskiego byli to przede wszystkim ludzie zawiedzeni, oszukani, zrezygnowani. Rekontekstualizuje się również metafora kierownicy-władzy – począwszy od wołania o „mocne dłoń”, czyli silną władzę w tekście Winklera, aż po kierującą autobusem-społeczeństwem „bezgłową kukłę” u Kaczmareka.

Zarówno otwarcie polityczny, jak i symbolicznie krytyczny charakter utworów, znalazł swoją kontynuację w polskim rapie XXI wieku, gdzie forma recytacji szczególnie akcentuje znaczenie tekstu, a jednocześnie nadaje mu dość jednolite i specyficzne zabarwienie emocjonalne w stosunku do utworów typowo melodycznych. „Autentyczność” i „mówienie głosem młodych” to dwie cechy, do których odwołuje się obecnie wielu raperów, czyniąc z nich wyróżnik tego gatunku twórczości na tle innych. One także przyczyniają się do podtrzymania swoistej „chropowatej” stylistyki rapu. Dzięki niej raperzy prezentują się jako ludzie, którzy „dotknęli prawdziwego życia”, i nawet jeśli nie wszyscy wywodzą się z klas defaworyzowanych i mieli trudne dzieciństwo, nikt „nie był oddzielony” od problemów i każdy „nasiąkał osiedlowymi klimatami” (Kleyff *Antologia* 2014: 12–13). „Autentyczność” wymaga, aby mówili językiem słuchaczy: bezlitośnie i wprost, ironicznie, złośliwie, brutalnie, wulgarnie i aby poruszali tematy alkoholu, narkotyków, przygodnego seksu, przemocy. W konwencji tej przyznanie się rapera, że zależy mu na pieniądzu lub ma ich dużo, traktowane jest jako element szczerości i walki z hipokryzją (Kleyff *Antologia* 2014: 13). Warto zauważyć, że aspiracje raperów są większe niż reprezentowanie „gustu

nastolatków”, bo to mogłoby ich artystycznie „pociągnąć w dół” (Rużyło, *Antologia* 2014: 54) i odebrać prawo reprezentowania całego społeczeństwa. Zdaniem Tomka „CNE” Kleyffa (*Antologia* 2014: 1013) rap jest (w domyśle jedy-
ną) „polską wolną kulturą”, a jego wyjątkowe znaczenie wywodzi się z tego, że
rozwinął się „w wolnym kraju”, „jest dzieckiem transformacji”, które nie musia-
ło „się bać i walczyć z reżimem”. Autor ten uważa, że w tekstach raperów jest
rzetelny „socjologiczny” opis kraju w wersji niedostępnej w innych źródłach
i stąd bierze się to, że „świadectwa” raperów mają tak duży wpływ na mowę po-
toczną i kulturę oficjalną.

Warto zwrócić uwagę, że rap powstaje w niepodobnym do innych gatunków
muzycznych kontekście tworzenia i odbioru muzyki. Artyści od początku rapują
w bezpośredniej rywalizacji z innymi raperami i w konfrontacji z publicznością,
zależni od natychmiastowego zwycięstwa. Niewątpliwie do tego potrzebna jest
odwaga i swoisty sposób bycia, cechowany przez jednoznaczność i zdolność do
walki. Joanna Tyszkiewicz w wywiadzie (*Antologia* 2014: 37) mówi:

Rap jest stanem wojny, w której musi dochodzić do konfrontacji. Wygrany ma z tego
profity. Umacnia swoją pozycję i wizerunek, przez co zwiększa popularność. Awantury są
częścią historii hip-hopu i raz na jakiś czas rozgrywa się walka o tron.

Przedmiotem konfliktów jest stosunek do komercyjności i profesjonalizacji
rapu oraz jego polskości. Kiedy Kleyff pisze, że rap jest nie tylko pełnoprawną
częścią „narodowego dziedzictwa kulturowego”, ale nawet pomnikiem „trwał-
szym niż ze spiżu, który przekaże pamięć i pokaże potęgę młodych twórców
z przełomu XX i XXI wieku” (*Antologia* 2014: 22), a pojedynki raperów przy-
pominają potyczki słowne Słowackiego i Mickiewicza (*Antologia* 2014: 23),
stanowczo inne zdanie ma Jakub „Mufflon” Rużyło mówiąc, że cały polski hip-
hop jest „przeszczepem” z USA, czasem zupełnie pozbawionym polskiego
kontekstu (*Antologia* 2014: 41).

Pod względem społecznym rap to zdecydowanie nie jest głos kobiet, choć
jest w Polsce trochę raperek. Typowe jest połączenie biografii „chłopaka z osie-
dla” z „inteligentem” (po studiach, z doktoratem) i biznesmenem. Rużyło
w pracy magisterskiej na temat rapu napisał, że raperzy coraz bardziej otwarcie
wpajają treści wolnorynkowe i kult sukcesu (*Antologia* 2014: 43).

Po roku 2000 nastąpił prawdziwy wysyp rozbudowanych metaforycz-
nie „autobusów” w utworach raperów i dlatego na naszej liście zamieścili-
śmy aż pięć takich przykładów. Akcja dzieje się zawsze w kontekście wiel-
komiejskim, w którym jazda prywatnym, drogim samochodem symbolizuje
wygraną w stosunkach kapitalizmu, a ci w autobusie znaleźli się w sytuacji
względnie trudniejszej. W analizie kontekstowej utworów zwróciliśmy uwagę
na jeden z utworów VNM (Tomasza Lewandowskiego) z 2011 roku *Widzę ich*,
w którym raper koncentruje się na zróżnicowaniu, zachowaniach i odczuciach

różnych kategorii jednostek-pasażerów, co sytuuje go w zarysowanej wyżej tradycji symbolicznego obrazowania społeczeństwa polskiego, której rodowód krytycy widzą u Wyspiańskiego, a kontynuacje w omówionych powyżej utworach Linkego i Kaczmarek (Hendrykowski 2014). Ze względu na potencjał takiej konstrukcji tekstu dla analizy społeczeństwa postanowiliśmy podjąć próbę zestawienia wymienionych w tych utworach postaci, poszerzając kontekst aż do początku XX wieku i środowiska wiejskiego, aby zobaczyć, co pozostało bez zmian lub jest podobne, a co się zmieniło w obrębie domeny docelowej.

Tabela 3. Zestawienie postaci/kategorii społecznych, aktywności zbiorowych, rekwizytów i opisów otoczenia występujących w *Weselu* Wyspiańskiego z 1901 roku, na obrazie *Czerwony autobus* Linkego z 1961 roku oraz w utworach *Czerwony autobus* Kaczmarek z 1981 roku i *Widzę ich* VNM-a (Tomasza Lewandowskiego) z 2011 roku

Kryterium	<i>Wesele</i> (Wyspiański 1901)	<i>Czerwony autobus</i> (Linke 1961)	<i>Czerwony autobus</i> (Kaczmarek 1981)	<i>Widzę ich</i> (VNM 2011)
Ruch, działanie zbiorowe	Rytmicznie tańczą, zasłuchani, zapatrzeni, uśpieni	Siedzą i stoją nieruchomo z zamkniętymi oczami	Pędzimy, chcemy/musimy być tam co przed nami, jesteśmy zatruwani i udręczeni	Ich oczy mówią, o czym milczą dusze, pytają, opisują siebie nawzajem
Otoczenie	Wieś, noc listopadowa, mrok, deszcz, słońce	Błotnista, kamienista droga, koleiny, bezlistne drzewa, ciemno	Wertepy, chaszcze, błota, dzicz, pustka, mgła	
Przedmioty symboliczne, rekwizyty	Instrumenty, kolorowe stroje, obrazy, meble Złota podkowa, złoty róg, czapka z pawimi piórami	Siatki z zakupami, gazeta, monety (zamiast oczu), butelka i czapka z pawim piórem, sterty papierów, kosa	Kosz jaj, płaszcz (inteligenta), spluwa (niewidoczna, może być ukryta pod płaszczem)	Słuchawki, krawat, złoty łańcuszek, sportowa torba, ciemne okulary, sportowy strój
Ludzie	Chłopi (panny, młodzieńcy, baby, dziady)	Robotnik, Kobieta z siatkami	Robotnik, herszt proletariacki Baba z koszem jaj	Starsza kobieta, zaniedbana kobieta Starszy facet Kolo-złodziej w sportowym stroju
	Inteligenci/szlachta (poeta, dziennikarz, radczyni)	Pusty garnitur z koszulą i krawatem, Stojący pasażer w krawacie	Inteligentna twarz	Gość w krawacie

Ludzie	Pijak (inteligent)	Pijak (w sukmanie, czapce z piórem, z kosą)		
	Para młoda	Para		Młoda kobieta i jej Valentino
	Żyd, Rachel		Młody Żyd	
		Lubieżny starzec	Lubieżny dziad	(Lubieżny) gościu
	Ksiądz	Chciwy ksiądz	Ksiądz	
	Śpiące dzieci	Matka z dzieckiem, dzieci stojące z zamkniętymi oczami		Chłopiec z torbą
Życie wewnętrzne	Zjawy, widma	Upiory, widma	Upiory	Myśli i uczucia

We wszystkich przywoływanych w tabelach utworach opisywana zbiorowość mieści się w obrębie ograniczonej, względnie zamkniętej fizycznie przestrzeni, która u Wyspiańskiego symbolizowała stagnację na zewnątrz, ale ruch w środku (dom), a utworach późniejszych ruch na zewnątrz, a w środku – jego ograniczenie (pojazd). Ludzi w środku łączy jakaś wspólnota miejsca i losu, związana z nim atmosfera oraz to, że nie kontrolują swojej sytuacji: u Wyspiańskiego tańczą i kontynuują taniec uśpieni – w „autobusie” jadą często bliscy uśpienia, wykonują rozproszone drobne aktywności, nie podejmują wspólnych działań. W jednym i drugim przypadku „na zewnątrz” jest ciemno, mokro, pada deszcz lub jest mgła, błoto, koleiny i wertepy. Różne kategorie wymienionych uczestników sprawiają wrażenie pełnej reprezentacji zbiorowości, a określone przedmioty symbolizują uwarunkowania biograficzne i życie wewnętrzne postaci.

Jeśli skoncentrujemy się na utworze ostatnim, możemy zauważyć, że nie ma tu opisu otoczenia ani postaci kierowcy, natomiast pojawia się *ja*. Znika ksiądz i Żyd, oraz chłop – robotnik – inteligent jako proste odniesienia klasowe. „Krawat” jednego z pasażerów zostaje skojarzony z pieniędzmi i w tym świetle jawi się on jako nietypowy pasażer, gdy pozostałe osoby są jakby na swoim miejscu i wystarczy ich „bycie w autobusie” jako oznaka ich względnego wykluczenia. Autor tekstu (podmiot liryczny) także jest wewnątrz pojazdu, ale będąc tu przyjmuje perspektywę spojrzenia z dystansu: rezygnuje tymczasowo z zakładania słuchawek i zanurzenia się w muzyce po to, żeby zobaczyć i opisać innych pasażerów oraz swoje przemyślenia na ich temat. Podmiot liryczny próbuje ocenić innych, ich sytuację, ale jest niepewny, czy ta sytuacja jest dobra, czy zła. Dotyczy to nie tylko pasażera w krawacie, ale też chłopca ze sportową torbą

(czy jedzie grać w piłkę, czy ucieka z domu?), sportowca (któremu strój sportowy, jak się okazało, potrzebny był do dokonania kradzieży i ucieczki), uczuć młodej kobiety w ciemnych okularach oraz powodu, dla którego „zaniedbana kobieta” jechała do szpitala. Zwraca uwagę ukazywanie postaci nie tyle w kategoriach socjologicznych czy kulturowych, ile psychologicznych – w kontekście ich rodzin, związków intymnych, karier indywidualnych. Być może konsekwencją zamknięcia postaci w ich prywatności jest „zamrożenie” obserwatora w niedziałaniu – który obserwuje kradzież, zagubienie kobiety jadącej do szpitala, wie o zdradzie i kłamstwach mężczyzny (Valentino), ale nic nie robi, jest „tylko pasażerem”, który „widzi” i „opisuje”. Jego uczucia oscylują między obojętnością i bólem, a jedyną odpowiedzią jest „opuszczenie pojazdu”. Bardzo ciekawe jest, że dyskusje o *Weselu* Wyspiańskiego (Łempicka 1978) podnosiły podobne problemy polskiego społeczeństwa, które można określić jako niezdolność do zbiorowego działania, brak efektywnego przywództwa oraz słabość i brak autentyczności inteligencji, które są przeciwstawiane prawdzie i sile „ludu”. Tutaj postać autora tekstu jest ambiwalentna, gdyż próbuje połączyć w sobie dwie przeciwstawne kategorie społeczne i na podwójnej przynależności – do ludu i inteligencji zarazem – zbudować swój autrytet. Nieco podobne wskazuje się też formalne zalety zestawionych tu utworów, polegające na połączeniu rytmiczności, muzyczności i malarskości ze słowem oraz przedstawianie realistycznych obrazów „żywych ludzi”, od których dopiero dokonuje się przejście na poziom znaczeń symbolicznych (Boy-Żeleński 1978 [1956]).

Wnioski

Piosenka ze względu na towarzyszący muzyce tekst bywa traktowana dosłownie jako krytyka społeczna czy wezwanie do działania, przy czym zamierzenia jej autora nie zawsze decydują o sposobie jej odczytania. Można powiedzieć, że reakcja społeczna na tekst artystyczny/rozrywkowy określa retrospektywnie dany wytwór kulturowy jako głos w dyskursie publicznym, nawet gdyby inne względy takiego określenia nie usprawiedliwiały. Status „publicznej wypowiedzi” takich utworów potwierdza używanie ich mniej lub bardziej instrumentalnie w dyskursach czysto politycznych. Z drugiej strony można powiedzieć, że niebezpośredniość, aluzyjność, symboliczność, metaforyczność wypowiedzi czyni ją artystyczną, natomiast dosłowność (w tym także dosłowne jej odczytanie jako tekstu politycznego) sprowadza ją do poziomu nieartystycznego – przed czym, jak widzieliśmy, bronią się autorzy pretendujący do statusu artystów (Kaczmarek, twórca kabaretu Potem, raperzy).

Nasza propozycja potraktowania utworów popularnych połączonych wspólną metaforą odnosi się do próby uchwycenia charakteru reprezentacji

społeczeństwa i klimatu emocjonalnego panującego w zbiorowości narodowej w nieco inny sposób, niż czynią to badania nastrojów społecznych o charakterze sondażowym. Wybrane materiały potraktowaliśmy w naszym badaniu jako element *potocznej analizy dyskursu*, gdzie analiza, w której twórcy odnoszą się do innych wytworów oraz kontekstu społecznego, została udokumentowana w formie utworów artystycznych lub quasi-artystycznych.

Reprezentowanie tak dużej i zróżnicowanej zbiorowości jak społeczeństwo narodowe zawsze ma poważne ograniczenia, czy będzie ono dokonywane przez instytucje państwa, oparte na statystykach dotyczących samopoczucia jednostek czy symbolicznie wyrażane w procesach społecznych i twórczości kulturowej. Nas interesował ten ostatni przypadek i w żadnym razie nie sądzimy, aby był to sposób ukazywania zbiorowości najlepszy czy wyczerpujący. Jest to raczej jedna z niedoskonałych możliwości, która może uzupełniać inne wchodzące z nią w dialog, i naszym zdaniem należy ją traktować jako zjawisko interesujące samo w sobie i istotne społecznie. W sytuacji, kiedy emocje ze swojej natury są słabo wyrażalne w języku, a ich nazwy nie odzwierciedlają doświadczanych uczuć (por. Wierzbicka 2012), zwrócenie uwagi na metafory stanowi kompromisowe wyjście – bo słowa jednocześnie są i nie są ważne; wykorzystujemy je, ale nie traktujemy ich jako informacji podanych wprost, na których możemy bez zastrzeżeń polegać. Jak trafnie zauważył Keith H. Basso (1993), cechą metafor jest to, że z zasady są fałszywe, ale jednocześnie odnajdujemy w nich jakąś prawdę, którą trudno nam wyrazić inaczej. Dodatkową zaletą badania zmieniających się sposobów użycia metafor w publicznym obiegu w różnym czasie, w różnych kontekstach i gatunkach wypowiedzi jest to, że może ukazać ono pewną dynamikę przypisywanych im znaczeń. Ponadto, jeśli metafory są twórczo zastosowane w wytworach kultury popularnej, interakcje twórców i wykonawców z publicznością są podzielanym, wielozmysłowym i estetycznym doświadczeniem zbiorowym i jako takie mają pewien potencjał projektowania rzeczywistości społecznej (por. między innymi Firth 2011). Teksty kultury popularnej są w naszym ujęciu przypadkiem *fikcji performatywnej*, czyli takiej, która zarówno wyraża, jak i rodzi emocje w większym stopniu niż opisuje świat, a jeżeli to robi – robi to oszczędnie i za pośrednictwem doświadczeń autorów oraz przyjętych konwencji estetycznych. Z drugiej strony zauważamy, że wykonawca stojąc i wypowiadając się na scenie, „zaświadcza” o swojej autentyczności i stosunku do wyrażanej w utworze „prawdy”, a odbiorcy wiedzą, do kogo mogą się w razie potrzeby odwołać jako jej „świadka”. W ten sposób autorzy i wykonawcy przyjmują w jakiś sposób osobistą odpowiedzialność za swoją wypowiedź i nierzadko podejmują otwarty dialog konfrontując się ze zbiorowym odbiorcą. Czasem ich „prawda” ujawnia się dzięki uwolnieniu od ograniczeń gatunkowych innego typu wypowiedzi, których zadaniem jest realistycznie opisywać czy „reprezentować” świat społeczny, co ma szczególnie

znaczenie w warunkach represji. To samo, co dyskwalifikuje taki materiał jako obiekt „poważnych” badań dyskursu, może paradoksalnie otwierać go na treści i formy wypowiedzi, które nie pojawią się w innych obiegach publicznych, a także docierać do innych mówiących-słuchających, w odmiennych sytuacjach odbioru i interpretacji. Symboliczność i metaforyczność wypowiedzi jest w takich warunkach możliwa do odczytania przez kogoś i przeciw komuś innemu jako szczególny kod niebezpośredniego, a jednocześnie satysfakcjonującego porozumienia się osób, które go rozpoznają. Poza okresem cenzury podobne zabiegi są stosowane w odniesieniu do kulturowych nisz i społecznych środowisk, które mogą być niewidoczne i niedoreprezentowane w dyskursie publicznym.

Ważnym ograniczeniem w interpretacji wytwarzania i odbioru kultury popularnej jako reprezentacji rzeczywistości społecznej jest znaczenie konwencji stylistycznych i gatunkowych, które wyrażają czasem coś dokładnie odwrotnego niż uświadamiana „prawda” o społecznym świecie. Dobrym przykładem jest tu mroczna literacka i muzyczna twórczość skandynawska, która towarzyszy danym wskazującym na to, że są to jedne z najbezpieczniejszych i najszczęśliwszych narodów na świecie (por. Rancew-Sikora 2016) lub słynna interpretacja śmiertelnej walki kogutów na Bali dokonana przez Clifforda Geertza (2005), która wpisała się na zasadzie kontrastu w kulturę wyjątkowo pokojowo nastawionego społeczeństwa. W naszym zbiorze widać było, że autobus jest metaforą podatną na konwencje, a więc pojawiającą się w szczególnej roli w gatunkach muzycznych typu rap, punk i rock, a w inny sposób także w poezji śpiewanej, folk i disco polo. Warto zauważyć też, że konkretna metafora jest pojemna, jeśli chodzi o wyrażanie emocji i nadaje się zarówno do pokazania entuzjazmu, radości, intymności, jak i obcości, oddalenia, złości, rozczarowania. Z drugiej strony ta sama metafora nie jest neutralna i prowadzi w jakimś kierunku. „Autobus”, jak widzieliśmy, bardziej odpowiada wyrażeniu perspektywy męskiej i kobiety były ukazywane za jej pomocą przede wszystkim jako obiekty zainteresowania mężczyzn, postaci uwodzące lub całkiem bierne, płaczące i zagubione. Jeśli zachowamy w pamięci powyższe zastrzeżenia powiedzmy na koniec, jaki z naszej analizy wyłania się symboliczny obraz społeczeństwa polskiego, jaki dominujący klimat emocjonalny i jaki kierunek zmian?

W wybranych utworach poza niewieloma wyjątkami dominowały nastroje ponure i złe: rozczarowanie, smutek, beznadzieja, gniew, żal, wzajemna niechęć, nieufność, dystans mimo bezpośredniej obecności, a nawet – przez bezpośrednią obecność jeszcze wzmocnionych i pogłębiających się z czasem. Poważny problem wyrażania nieufności w społeczeństwie polskim został już różnymi metodami zbadany i doczekał się swoich teorii, ale, jak się wydaje, problemem jest tu o wiele więcej negatywnych emocji. Bliższa, kontekstowa analiza pokazuje, w jaki sposób wybrane utwory zostały włączone w procesy zmian społecznych zachodzące w Polsce. Pojawienie się danego utworu w momentach

przełomowych w historii kraju mogło w znaczny sposób determinować interpretację teŝże metafory poprzez wcielenie zawierającego ją utworu do dyskursu politycznego, a co za tym idzie – zwrrotnie rozszerzać paletę gatunków charakterystycznych dla tego dyskursu. Uwzględniając zamierzenia twórców przyjęliśmy podmiotowe spojrzenie na dyskurs i historię, ale jednocześnie wzięcie pod uwagę szerokiego i rozproszonego odbióru społecznego, który nierzadko sprzeciwiał się intencjom twórców, pomogło nam uniknąć przeceniania roli intencji jednostkowych w kształtowaniu procesów zbiorowych. W efekcie otrzymaliśmy obraz wystarczająco złożony i naszym zdaniem wystarczająco interesujący, aby zachęcić innych badaczy do podjęcia podobnych prób i pobudzić ich do dyskusji o roli metafor w życiu społecznym.

Bibliografia

- Adrjański, Zbigniew. 2002. *Kalejdoskop estradowy: leksykon polskiej rozrywki 1944-1989: artyści, twórcy, osobistości*. Warszawa: Bellona.
- Antologia polskiego rapu*. 2014. Dominika Węclawek, Marcin Flint, Tomasz Kleyff, Andrzej Cała, Kamil Jaczyński. Warszawa: Narodowe Centrum Kultury. Publikacja dostępna na stronie NCK <https://nck.pl/upload/attachments/313380/Antologia%20polskiego%20rapu.pdf>
- Bamberg, Michael. 2014. *Narrative practices versus capital-D discourses: Ways of investigating family*. „Journal of Family Theory and Review” 6: 132–136, DOI: <https://doi.org/10.1111/jftr.12033>
- Basso, Keith H. 1993. „*Słowa mądrości*” w *dialekcie zachodnich Apaczów: metafora a teoria semantyczna*. Tłum. W. Kubiński. W: M. Buchowski (red.). *Amerykańska antropologia kognitywna*. Warszawa: Instytut Kultury, s. 213–243.
- Berger, Peter L. i Thomas Luckmann. 1983. *Spoleczne tworzenie rzeczywiŝtości*. Tłum. J. Niżnik. Warszawa: PIW.
- Bernstein, Basil. 2003. *Class, codes and control vol. IV. The Structuring of Pedagogic Discourse*. London–New York: Routledge.
- Boy-Żeleński, Tadeusz. 1978 [1956]. *Plotka o „Weselu” Wyspiańskiego*. W: S. Wyspiański. *Wesele*. Kraków: Wydawnictwo Literackie, s.289–306.
- Cameron, Lynne, Robert Maslen, Zazie Todd, John Maule, Peter Stratton i Neil Stanley 2009. *The Discourse Dynamics Approach to Metaphor and Metaphor-led Discourse Analysis*. „Metaphor and Symbol” 24: 63–89. DOI: <https://doi.org/10.1080/10926480902830821>
- Chomiński, Józef. 1968. *Muzyka Polski Ludowej*. Warszawa: PWN.
- Czerwona legenda Warszawy*. 2017. <http://ztm.waw.pl/informacje.php?i=1356&c=98&l=1> Dostęp: 03.08.2018.
- Czyżewski, Marek, Anna Horolets, Krzysztof Podemski i Dorota Rancew-Sikora (red.). 2017. *Polskie sprawy 1945–2015*. Warszawa: Sedno.
- Czyżewski, Marek, Michał Otrocki, Tomasz Piekot i Jerzy Stachowiak (red.). 2017. *Analiza dyskursu publicznego. Przegląd metod i perspektyw badawczych*. Warszawa: Sedno.

- Denzin, Norman K. 2009. *On understanding emotion*. New Brunswick and London: Transaction Publishers.
- Duszak, Anna i Norman Fairclough. 2008. *Wstęp: Krytyczna analiza dyskursu – nowy obszar badawczy dla lingwistyki i nauk społecznych*. W: A. Duszak i N. Fairclough (red.). *Krytyczna analiza dyskursu. Interdyscyplinarne podejście do komunikacji społecznej*. Kraków: Universitas, s. 7–29.
- Encyklopedia muzyczna PWM: część biograficzna. [T. 12], W-Ż*. 2012. E. Dziębowska (red.). Warszawa: Polskie Wydawnictwo Muzyczne.
- Firth, Simon. 2011. *Rytuały sceniczne. O wartości muzyki popularnej*. Tłum. M. Król. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Gajda, Krzysztof. 2009. *To moja droga: biografia Jacka Kaczmarskiego*. Wrocław: Wydawnictwo Dolnośląskie.
- Geertz, Clifford. 2005. *Interpretacja kultur. Wybrane eseje*. Tłum. M. Piechaczek. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Gnoiński, Leszek. 2000. *Kult Kazika*. Poznań: In Rock.
- Goźbaniewska, Natalia i Jacek Kaczmarski. 1982. *Solidarność z Polską powinna mieć swój odrębny wyraz*, <http://www.kaczmarski.art.pl/media/wywiady-z-jackiem-kaczmarskim/solidarnosc-z-polska-powinna-miec-swoj-odrebnny-wyraz/> Dostęp 07.08.2018.
- Hałas, Elżbieta. 2007. *Symbole i społeczeństwo*. Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego.
- Hendrykowski, Marek. 2014. *Autobus Linkego jako parodia PRL. Studium intertekstualne*. „Images” 23(14): 65–79.
- Horolets, Anna (red.). 2008. *Analiza dyskursu w socjologii i dla socjologii*. Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Jasieński, Jerzy. 1953. *Referat na I Ogólnopolskiej Naradzie Muzycznej*, „Muzyka” 7–8.
- Kaczmarski, Jacek. 1997. *Nie walczyłem z ustrojem*. [http://www.kaczmarski.art.pl/media/wywiady-z-jackiem-kaczmarskim/nie-walczyłem-z-ustrojem/](http://www.kaczmarski.art.pl/media/wywiady-z-jackiem-kaczmarskim/nie-walczylem-z-ustrojem/) Dostęp 07.08.2018.
- Kaczmarski, Jacek i Waldemar Maszenda. 1990. *Chcę konfrontacji*. „Tygodnik Solidarność” 18(85), 4.05.1990, s. 8.
- Kaczmarski, Jacek i Jolanta Piątek. 2002. *Za dużo czerwonego*. „Odra” 2(483): 30–36.
- Kaczmarski, Jacek i Grażyna Preder. 1996. *Pożegnanie barda*. Koszalin: Wydawnictwo Nitrotest.
- Kiec, Izolda. 2014. *Historia polskiego kabaretu*. Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.
- Kövecses, Zoltán. 2002. *Metaphor. A Practical Introduction*. New York, Oxford: Oxford University Press.
- Kövecses, Zoltán. 2011. *Język, umysł, kultura. Praktyczne wprowadzenie*. Tłum. A. Kowalczewicz-Pawlik i M. Buchta. Kraków: Universitas.
- Lakoff, George P. 2011. *Kobiety, ogień i rzeczy niebezpieczne. Co kategorie mówią nam o umyśle*. Tłum. M. Buchta, A. Kotarba i A. Skucińska. Kraków: Universitas.
- Lakoff, George P. i Mark Johnson. 1988. *Metafory w naszym życiu*. Tłum. P. Krzeszowski. Warszawa: PIW.
- Lipowski, Krzysztof. 2014. *Skorpion na policzku: słowo i obraz w twórczości Bronisława Linkego*. Gdańsk: Słowo/Obraz Terytoria.

- Lissa, Zofia. 1968. *Muzyka polska w latach 1945–1956*. W: E. Dziębowska (red.). *Polska współczesna kultura muzyczna 1944–1965*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Muzyczne, s. 11–60.
- Luckmann, Thomas. 1989. *O granicach świata społecznego*. Tłum. D. Lachowska. W: Z. Krasnodębski (red.). *Fenomenologia i socjologia*. Warszawa: PWN, s. 287–323.
- Łempicka, Aniela. 1978. *Posłowie*. W: S. Wyspiański. *Wesele*. Kraków: Wydawnictwo Literackie, s. 216–279.
- Majewski, Jerzy Stanisław i Tomasz Markiewicz. 2012. *Budujemy nowy dom: odbudowa Warszawy w latach 1945–1952*. Warszawa: Dom Spotkań z Historią.
- Pawliszak, Piotr i Dorota Rancew-Sikora. 2012. *Wprowadzenie do socjologicznej analizy dyskursu „Studia Socjologiczne”* 1(204): 5–15.
- Rancew-Sikora, Dorota. 2016. *Storytelling of Iceland: Creating imaginations of the place on the base of reading literary translations*. W: D. Rancew-Sikora i Unnur Dis Skaptadottir (red.). *Mobility to the edges of Europe: the case of Iceland and Poland*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar, s. 84–108.
- Rancew-Sikora, Dorota i Magdalena Steciąg. 2017. „Niech się bawią”? *O związkach radykalności z karnawalem na demonstracjach publicznych kobiet*. „Czas Kultury” 195(4): 27–34.
- Rzanna-Szczepaniak, Ewa. 2009. *Polityka kulturalna a rozwój kultury muzycznej w Polsce w latach 1944–1956*. Poznań: Wydawnictwo Contact.
- Staszewski, Kazik. 1993. *Dlaczego Kazik nie wierzy politykom*. „Gazeta Wyborcza” 1(1080), 2–3.01.1993, s. 4.
- Staszewski, Kazik. 2015. *Idę tam, gdzie idę: autobiografia*. Warszawa: Wydawnictwo Kosmos.
- Szpilman, Władysław. 2018. *Pianista: warszawskie wspomnienia 1939–1945*. Kraków: Znak.
- Van Dijk, Teun. 2001. *Badania nad dyskursem*. W: T. van Dijk (red.). *Dyskurs jako struktura i proces*. Tłum. G. Grochowski. Warszawa: WN PWN, s. 9–44.
- Van Dijk, Teun. 2008. *Kontekstualizacja w dyskursie parlamentarnym. Aznar, Irak i pragmatyka kłamania*. Tłum. G. Kowalski. W: A. Duszak i N. Fairclough (red.). *Krytyczna analiza dyskursu. Interdyscyplinarne podejście do komunikacji społecznej*. Kraków: Universitas, s. 215–244.
- Weiss, Wiesław. 2017. *Kazik: biała księga, czyli wszystko o wszystkich piosenkach*. Warszawa: Wydawnictwo Kosmos.
- Weiss, Gilbert i Ruth Wodak. 2003. *Introduction: Theory, Interdisciplinarity and Critical Discourse Analysis*. W: G. Weiss i R. Wodak (red.). *Critical Discourse Analysis. Theory and Interdisciplinarity*. London: Palgrave Macmillan, s. 1–34.
- Wierzbička, Anna. 2012. *Język i metajęzyk: kwestie kluczowe w badaniach nad emocjami*. Tłum. A. Burek. W: M. Rajtar i J. Straczuk (red.). *Emocje w kulturze*. Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego i Narodowe Centrum Kultury, s. 245–277.
- Wolański, Ryszard. 2003a. *Pop, rock, jazz, folk: leksykon polskiej muzyki rozrywkowej. T. 1, A–M*. Warszawa: Agencja artystyczna MTJ.
- Wolański, Ryszard. 2003b. *Pop, rock, jazz, folk: leksykon polskiej muzyki rozrywkowej. T. 2, N–Ż*. Warszawa: Agencja artystyczna MTJ.