

Jakub Kornhauser

Mali Odkrywcy

Działa w Krakowie 25 stacji kolejowych, które żyją z obsługi potoków pasażerskich i nieźle się w sumie mają. Nie zawsze było tak różowo: przez długie lata część z nich marniała w chaszczach i pies z kulawą nogą o nich nie pamiętał; no, może akurat ten pies, co jeździł koleją, ale to wyjątek. Pociągi puszczano jedynie głównymi trasami, a wszelkie odnogi w stronę obrzeży o trudnych do wymówienia nazwach nikły z dnia na dzień. Gdzieniegdzie mignęła ruina posterunku dróżnika, zardzewiała tablica stacyjna pozowała na pustkowiu srokom i kosom, a stare składy, rozłączone i porzucone na bocznicach, dogorywały bezgłośnie. Nawet lokomotywie, zazwyczaj wesołej i żądnej przygód, coraz częściej zdarzało się uronić leżkę.

Wszystko to prawda, jasne, ale i nieprawda zarazem. No bo w końcu trochę żeśmy się nałazili w dzieciństwie po nieczynnych stacjach i jakoś wcale gorsze z powodu tej nieczynności nam się nie wydawały. Co więcej, oferowały masę niezapomnianych zabaw typu bicie kijem w zwrotnicę czy gra w chowanego pośród ruin dworca, która to niby beztroska aktywność kończyła się podartymi spodniami, poparzeniami od pokrzyw, no i zgubionym kieszonkowym na oranżadę Blanka. No i, całkiem paradoksalnie, nieczynne stacje skłaniały do całkiem czynnych podróży. W końcu nie pociąg czyni wędrowca, co najwyżej – pociąg do odkrywania.

Jedną z głównych aktywności Małego Odkrywcy – taką ksywę otrzymują dzieci w materiałach promocyjnych PKP Intercity – było bezsprzecznie *train*

graffiti (zaświadczam o tym zaplamionymi ubraniami i stertami pudeł z farbami Karmańskiego w piwnicy). Rzecz jasna, nie nazywaliśmy tego tak wówczas, gdy jako czternasto- czy piętnastolatki wyposażeni w pędzle, wałki i spreje przemierzaliśmy kompletnie nieznane dla nas części miasta, najchętniej wczesnym rankiem albo wieczorami. W plecakach mieliśmy dla kurażu kanapki z serem i pomidorem, pomarańcze i harcerskie latarki z gigantycznymi bateriami, którymi można by się skutecznie bronić w ciemnym zaułku. No i całą gamę pomysłów rozpisanych w notesach, szkoda tylko, że zazwyczaj zapominaliśmy o nich w ferworze aktu twórczego.

Swoją drogą, od takich ciemnych zaułków po drodze się roilo. Pchaliśmy się albo na północ, w kierunku Batowic i reliktyw przystanku Kraków Lubocza, dokąd kursowały jedynie drezyny z kolejarzami, którzy jak gdyby nigdy nic wyskakiwali sobie prosto na platformę eksperonu, albo na zachód, gdzieś w okolice Swoszowic i Sidziny (choć tam podobno kroili czapeczki, a jednemu z nas sfera dożartych ratlerków ukradła spodnie). Najczęściej jednak obieraliśmy za cel południowy wschód, tam, gdzie między stacjami Kraków Prokocim i Kraków Bieżanów rozciągała się – i nadal się rozciąga, ku chwale eksploratorów – kolejowa ziemia obiecana, terytorium zakładów naprawczych taboru, przestronnych lokomotywni, kładek ciągnących się kilometrami nad torowiskiem i innych przykładów całkiem sporej architektury.

Kiedy już pooglądaliśmy sobie wszystkie okoliczne sowy i lisy, co zajmowały z góry upatrzone pozycje (przeważnie półdzikie rejony między bocznkami i dziwnymi hangarami, w których nic się nigdy nie działo), przystępowaliśmy do rzeczy. Należało wejść do któregoś z odstawionych w niebyt wagonów, by zerknąć, czy nie ma w środku skłonnych do utarczek lokatorów (to się zdarzało, fakt; raz nawet trafiliśmy na niejakiego Mecenasa, który waletował w przedziałiku i z iście aktorską swadą recytował wiersze, podszywając się pod Stachurę). Potem z powrotem na zewnątrz, narzędzia w dłoń i ile fabryka dała – przy czym musieliśmy pamiętać, żeby najpierw atakować składy pospieszne, potem osobowe, nie na odwrót. Pospieszne miały duże, płaskie przestrzenie do zagospodarowania, a osobowe – przez to, że zwykle były to jednostki zespolone, przodkowie dzisiejszych szynobusów – wymagały większej staranności z uwagi na ich urozmaiconą konstrukcję: tu okienko, tu drzwiczki, tam jakieś sterzące elementy podobne do bocianich dziobów. Skaranie boskie.

Oczywiście, zmagaliśmy się z odwiecznymi problemami dzieciaków na wagarach: albo starzy się dowiedzą i okaże się, że wcale nie gustują w sztuce współczesnej, a konceptualizm to dla nich tylko pusta formułka. Albo nie dowiedzą się i będziemy skazani na anonimowość, która ma swoje plusy (szczególnie w odniesieniu do tych nudziarstw spisanych w kodeksach), choć, jak dobrze wiedzieliśmy już wtedy, rozchodzi się o to, ażeby te plusy nie przysłoniły nam minusów. A do minusów zaliczaliśmy naturalnie odcięcie ścieżek do sławy, która ósmoklasistom

zdawała się jakimś ostatecznym punktem dojścia, nawet jeśli nikt z nas nie potrafił solidniej uzasadnić jej związków z kolorowymi bazgrołami na wagonach (owszem, nie byliśmy pozbawieni dystansu do samych siebie; skoro żółwie, OK, wojownicze i ninja do tego, ale jednak żółwie, mogą się podawać za fachmanów renesansowych robótek ręcznych, to my niby nie?).

Zgoda, przedkładaliśmy Rothkę nad Rafaela, Lichtensteina nad Leonarda, Dróżdza nad Donatella, nawet Michała Anioła widzieliśmy ciut niżej od Alexandra Caldera. Przegląd podejmowanych przez nas tematów i technik nie budził co do tego wątpliwości: abstrakcja szła bez pudła, odważne plamy barwne nachodziły na siebie, zapraszając potencjalnych widzów do współtworzenia dzieła, raz na jakiś czas stylizowaliśmy się na Paula Klee, dodając figuratywną podpuchę, drzewko, garnuszek albo parę znudzonych żab. Ktoś próbował siłować się z tradycją poezji wizualnej, w kolażowym geście wpuszczając trochę liter między pollockowskie maźnięcia, ktoś gnał na całość i tworzył wagonową wersję *Tako rzecze Zaratustra*. Na deser odbywało się ceremonialne zamalowywanie nieudanych prób (używaliśmy do tego wielkich malarskich wałków i szczot, które zachachmęciliśmy z jednej ze znajomych pracowni, a także własnych prześcieradeł) i równie ceremonialne cmokanie nad szczególnie udanymi. Choć decydowały niuanse, niemal jak w meczach piłki ręcznej. No i pomarańcze, no i skakanie po pachnących towotem nasypach, no i w długą, bo sokiści leżą prosto na nas.

Powiedzieć, że to dziecięce *train graffiti* miało w sobie nutkę szaleństwa, to nic nie powiedzieć. Na nielegalu, w nieznanym, z poczuciem misji (czy ktoś widział coś nudniejszego od image'u pekapowskich molochów?). Współczesne działania tego typu przypominają mizerną namiastkę naszych pionierskich akcji – dzielnym artystom podstawia się wagony pod dom, wręcza takie i śmiecie farbki, mamy stypendiami i udziałem w obchodach święta dzielnicy. Gdzie tu cała awantura, gdzie włóczęgostwo, gdzie te wszystkie stawki, o które toczy się gra? Dobra, powiecie, koszalki-opalki, androny i tere-fere, przechwałki znudzonych cwaniaczków i tyle. Żeby wyremontować ten skład czy inny, to nie, żeby pozszywać siedzenia i pozatykać kitem szyby – to czasu brak. A niszczyć, panie, pop-artem, to proszę bardzo. Rozpieszczone to bez granic. Może to i prawda, raz przyłapali nas panowie w mundurach i było się tłumaczyć metodą 3R: rekreacja, renowacja, rewitalizacja, przy czym hasła były wymienne i chyba nie znaczyły zbyt wiele. Zresztą powiedzmy sobie szczerze: w krótkim czasie straciliśmy czar awangardy i musieliśmy ustąpić pola wlepkarzom, instalatorom i władzom miast, które zaczęły ściągać puste wagony na główne place, żeby robić w nich ciastkarenki.

„Dla dziecka wyjątkowy, magiczny wręcz urok ma podróż pociągiem – ciekawe są już same dworce z kasami, peronami, ogromnymi lokomotywami i nowoczesnymi pociągami, wreszcie wagony i ich wnętrza” – zagaja strona PKP Intercity. Nasi Milusińscy nie muszą się przejmować niedogodnościami, gdy wokoło skapuje najnowsza technologia! W końcu jazda pociągiem dostarcza tyłu wrażeń, poszerza

horyzonty i rozwija wyobraźnię. Dość już rysowania śmiesznych parowozów z demobilu i wagoników z okienkami. Jeszcze Pendolino się obrazi i zdefektuje w najmniej spodziewanym momencie. A wtedy zastosujmy się do dobrej rady: „W walizeczce dziecka mogą znaleźć się (zależnie od wieku i upodobań pociechy): książeczki, kartki do rysowania, kredki, kolorowanki [...]. Zadbajmy, aby dziecko nie nudziło się podczas przejazdu”. Oto właściwy sposób udokumentowania „poczynania Małego Odkrywcy”. Bez dziur w spodniach i plam na bluzie.