

# boczny tor 101

jedziemy dalej / 9.11.2010

*czyli mix*

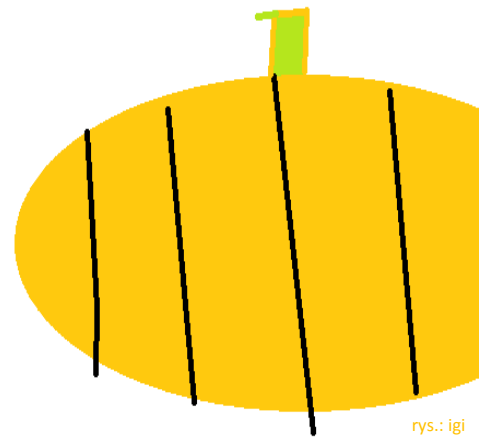


foto: marks

## W trochę inną stronę

Znów pada. Pada od rana. Dziś myślałem o twoich słowach: że ich nie powtórzę i że co tu mówić, kiedy nie ma do kogo. Wciąż pada. Na szczęście zapada zmrok i mam cię w jotpegu.

/ Max Zweit



rys.: igi

## Doprowadzić gdzieś coś, a nie siebie!

/ Michał Viewegh, „Wycieczkowicze”



**Ania Szulc** rozejść to, rozejść to, rozejść to.



**Serafitek Serafite**

Istotowy wpis na blogu [Moje Stany](http://mojestany.blogspot.com) <http://mojestany.blogspot.com>



**Oskar Włodzimierz Waldemar Wochna**

koleś się nad ranem stawał że tacy w takich czapkach jak moja dziadka mu zamordowali, Kriegsmarine jakieś czy coś, z armaty chyba... ale nie sądzę bo wyglądał na sierotę, i to drugi incydent z czapką, na cmentarzu ksiądz nuci jakieś indyjskie rytmy więc pytam: zdjęć czapkę? gościu koło sąsiedniego grobu się wzdrnął i przeszył mnie wzrokiem, zerkam dyskretnie a tu na nagrobku nazwisko: Józef Czapka. Nosilem beret nie było żadnych scysji nawet jak był zryty.

 Facebook



## Życie i uroki

Nawet jak coś się po drodze wykolei i tak wszystko wraca na właściwy tor. Będzie kto z kim ma być, choćby dla reszty wydał się atrakcją na całe życie w tej chwili.

/ Max Zweit

foto: marks



**Ja wiem, że ty wiesz, czego nie napisałam. / M.R.**

**Im dalszą odbywasz wędrówkę, tym twoja  
wiedza staje się mniejsza. / Lao-Tsy**

**Wiedza nie jest sprawą przywoływania  
rzeczywistości do porządku, ale nabieraniem  
nawyków potrzebnych do radzenia sobie  
z rzeczywistością. / R. Rorty**

**Umarłem. Teraz położę się na drugim boku. / JA**

**Mam mieszane uczucia. / Eno**



\*\*\*  
jest głupszy  
niż myśli

Sonja Zekri / „Süddeutsche Zeitung“

# Dwa światy



foto: Russian Railways / www.rzd.ru

**Superszybki pociąg „Sapsan” jest dumą rosyjskich kolei i symbolem modernizującego się kraju. Zbudowany przez koncern Siemens kursuje na trasie Moskwa – Petersburg. Tymczasem Rosjanie mieszkający wzdłuż torów kolejowych obrzucają „Wędrownego Sokola” kamieniami i zgnitymi pomidorami, zwłaszcza od kiedy pod kołami ekspresu zaczęli ginąć ludzie.**

**A**liosza uważał, że jest stanowczo za niski na swój wiek, ale zachowywał się jak przystało na prawdziwego mężczyznę: pomagał kobietom wysiadać z samochodu i na kilometr pachniało od niego wodą kolońską. Zasypywał matkę pytaniami, czy nie ma za bardzo dziewczynskiego głosu i kiedy wreszcie przejdzie mutację. Liuba Bogdanowa jak każda matka pocieszała syna, żeby się nie martwił, bo wszystko przyjdzie w swoim czasie.

Niestety, Alioszy Bogdanowowi z Popowki, który chętnie grał w nogę i marzył o flirtowaniu z dziewczynami, nie było dane dorosnąć. Wszystko przez to, że w Popowce starły się ze sobą dwa światy i zmiażdżyły 15-letniego chłopaka.

Popowka leży 30 kilometrów na południe od Petersburga. Mieścina liczy 1200 mieszkańców. W jednym z rozpadających się bloków z wielkiej płyty mieszkają Bogdanowowie. Ojciec Igor pracuje w zakładzie oczyszczania miasta, a matka Liuba jest fryzjerką. Teraz siedzi w domu, faszeruje się środkami uspokajającymi i cały dzień zalewa się łzami. Nie ma mowy, aby wróciła do pracy.

Tak wygląda jeden świat.

**P**opowkę przecinają tory, po których turkocze „elektriczka”. Leciwy pociąg podmiejski porusza się w tempie dylizansu pocztowego i wozi babuszki objucone wiadrami ziemniaków.

Jednocześnie przez Popowkę mknie jak strzała „Sapsan” (nazwa oznacza sokoła wędrownego). Superszybki pociąg zbudowany przez koncern Siemens wyruszył w trasę w połowie grudnia 2009 roku i pokonuje odległość między Moskwą i Sankt Petersburgiem w niecałe cztery godziny.

Przed odjazdem pociągu pasażerowie chętnie fotografują się na tle białego cudu kolejnictwa. Tradycyjną lokomotywę zastąpiła jednostka napędowa o opływowym kształcie z nowoczesnym pulpitem sterowniczym i bezpośrednim napędem na wszystkie koła.

W pociągu panuje pełna kultura – konduktorzy zachowują się jak konduktorzy, a nie strażnicy Gulagu. Pasażerowie mogą korzystać z dobrodziejstw bezprzewodowego internetu, choć czasami jakość połączenia nieco szwankuje.

Wprawdzie do pełni szczęścia brakuje regulowanych siedzeń, ale „Sapsan” jest szczytem wygody w porównaniu z przegrzаныmi, szarymi składami, w których królują tradycyjny samowar i zapchlona wykładzina.

To jest ten drugi świat.

**P**ewnego kwietniowego wieczoru Aliosza Bogdanow dostał się pod koła Sapsana mknącego z prędkością 200 kilometrów na godzinę. Siła uderzenia była tak wielka, że chłopiec przekościolkował w powietrzu, a następnie uderzył głową w betonowy filar. Na schodach prowadzących na peron są jeszcze widoczne ślady krwi.

– Nazajutrz po wypadku zeszkrobałem resztki mózgu syna, włożyłem do plastikowej torebki i zawiozłem do kostnicy – opowiada ojciec Igor. W rosyjskich mediach można było przeczytać, że maszyniście nie wolno hamować przy prędkości przekraczającej 140 kilometrów. Dlatego „Sapsan” zatrzymał się dopiero w Moskwie.

Aliosza zmierzał do domu z dwójką przyjaciół. Chłopak wszedł na przejazd, gdy po torach przeturkotała „elektriczka” w kierunku Sankt Petersburga. Zignorował czerwone światło, a pociąg podmiejski zasłonił mu widoczność, dlatego nie zauważył zbliżającego się z ogromną prędkością „Sapsana”.

Zazwyczaj zbliżanie się pociągu sygnalizuje głośna muzyka, ponieważ nowoczesny skład porusza się po torach niemalże bezszelestnie. Taksówkarz stojący na nasypie kolejowym opowiada, że tego dnia z megafonów dworcowych nie płynęła żadna muzyka ani ostrzegawcza zapowiedź.

Sześciu pracowników straży ochrony kolei wałęsało się po peronie, daleko od przejazdu kolejowego, na którym zginął Aliosza. Śmierć chłopaka była tragicznym splotem wielu okoliczności, które w ogóle nie powinny mieć miejsca.

**B**ogdanowowie nie mają nic przeciwko „Sapsanowi”. Pan Igor oglądał w telewizji inauguracyjny przejazd „Wędrownego Sokola” do Petersburga. „Piękny pociąg” – powiedział wtedy do Alioszy.

Niestety, od czasu tragicznego wypadku mieszkańcy Popowki boją się szybkobieżnego pociągu jak ognia. Niektórzy kolportują pogłoski, że pod kołami „Sapsana” zginęło już 60 osób, co wydaje się mocno przesadzone. Może dlatego Rosjanie nazywają pociąg „białą śmiercią”.

Przedstawiciele rosyjskiej kolei informują, że w minionym roku w wypadkach kolejowych poniosło śmierć prawie 3 tys. osób, a 4,5 tys. zostało ciężko rannych. Jednej z mieszanek Popowki w trakcie przechodzenia przez przejazd kolejowy zaklinował się obcas między podkładami. Znajomy próbował pomóc kobiecie i w rezultacie obydwójce zginęli pod kołami pociągu. Gwoli sprawiedliwości trzeba dodać, że nie był to „Sapsan”, lecz zwykły skład.

Żaden pociąg nie budzi tylu emocji co „Wędrowny Sokół”. Rosjanie mieszkający w sąsiedztwie torów obrzucają pociąg gradem kamieni i zgnitych pomidorów, strzelają do składu z wiatrówek, a zimą budują na torach śnieżne zapory. W ciągu pierwszych pięciu miesięcy od uruchomienia „Sapsana” odnotowano 40 przypadków wandalizmu, a wobec kilkudziesięciu osób skierowano sprawy do sądu.

Niechęć do szybkobieżnego pociągu narodziła się na długo przed pierwszym wypadkiem. Pewien mężczyzna rzucił w kierunku mknącego „Sapsana” wielką bryłę lodu, aby „pomścić doznaną zniewagę”, jak później powiedział policji.

Okazało się, że owa „zniewaga” polegała na tym, że mężczyznę powalił na ziemię pęd powietrza z rozpędzonego ekspresu. W rezultacie dyrekcja kolei zamontowała na dworcach monitoring i wzmocniła ochronę. Nie wiadomo, kiedy zaczęto mówić o „wojnie podjazdowej”.

**J**ak to możliwe, że szybkobieżny pociąg może budzić aż tyle nienawiści? [...] Szybkobieżna kolej pozostaje poza zasięgiem możliwości finansowych Bogdanowów z Popowki czy mieszkańców Czuprianowki, położonej 160 kilometrów na północ od Moskwy. Na tamtejszych ulicach walają się sterty śmieci, a jedynym pracodawcą w mieście jest przedsiębiorstwo transportowe Awtotrans. W czasach Związku Radzieckiego zakład dysponował dwustu pojazdami, obecnie park maszynowy składa się zaledwie z dziesięciu autobusów.

Większość mieszkańców dojeżdża do pracy w sąsiednim Twerze. Niestety, ostatnio notorycznie się spóźniają, bo po uruchomieniu „Sapsana” skreślono z rozkładu jazdy wiele pociągów podmiejskich. W Czuprianowce krzyżują się tory kolejowe, po których mknie „Sapsan” z Moskwy i Petersburga. Czasami przejazd kolejowy jest zamknięty ponad godzinę.

– W lipcu w Czuprianowce spalił się dom, bo straż pożarna z Tweru stała przed opuszczonym szlabanem – opowiada Walentyna Kuzniecowa, zastępca dyrektora

Awtotransu i przewodnicząca zarządu gminy. Jeszcze za czasów Związku Radzieckiego mówiło się o budowie tunelu lub mostu, ale póki co skończyło się na planach.

– Zdaję sobie sprawę, że nie można powstrzymać postępu – mówi Walentyna Kuzniecowa. – „Sapsan” jest symbolem nowoczesności, ale nie dla starych ludzi z Czuprianowki.

Szef kolei rosyjskiej Władimir Jakunin widzi te sprawy podobnie, ale wyciąga zgoła odmienne wnioski. Jego zdaniem opór przeciwko „Sapsanowi” ma podłoże psychologiczne: – Protestujący żyją w regionach zacofanych gospodarczo i w ten sposób wyrażają swe niezadowolenie z własnego położenia. [...]

**R**osjanie są dumni ze swojej kolei, a Władimir Jakunin stoi na czele potężnej spółki państwowej. Na korytarzach w siedzibie koncernu wiszą zdjęcia jego poprzedników niczym portrety potężnej dynastii.

[...] W czasie drugiej wojny światowej dzięki kolei udało się ewakuować całe fabryki poza zasięg oddziałów Wehrmachtu. Kolej transsyberyjska i bajkalsko-amurska były żywotnymi arteriami o strategicznym znaczeniu dla całego kraju. Z racji wielkości Rosji kolej stanowiła i wsparcie i zagrożenie dla kolejnych władców imperium.

Do dzisiaj podróż rosyjską koleją to ciągle poważna wyprawa. Najbardziej nieprzyjemnym etapem podróży jest kupno biletu po uprzednim okazaniu paszportu w okienku przy akompaniamencie przekrzykujących się kasjerek.

Nawet w „Sapsanie”, zatrzymującym się na niewielu stacjach, otwierają się drzwi tylko w co drugim wagonie, ponieważ brakuje obsługi konduktorskiej, która niczym służby graniczne na lotnisku dokładnie sprawdza dokumenty wsiadających pasażerów.

Obecnie rosyjska sieć kolejowa liczy 88 tys. kilometrów torów, co plasuje ją na drugim miejscu na świecie. Nic dziwnego, że Rossijskije Żeleznije Dorogi są państwowym monopolistą o znaczeniu strategicznym [...].

Do 2030 roku kolej rosyjska przeznaczy 230 miliardów euro na zakup nowych lokomotyw, wagonów, pociągów szybkobieżnych i remont torów. Władimir Jakunin opowiada, że być może wówczas „Sapsan” będzie jeździł po własnych torach i rozwinie prędkość do 250 kilometrów na godzinę, a po odpowiednim doposażeniu – nawet do 350 kilometrów na godzinę. Być może wtedy na drodze „Sapsana” zostaną wybudowane wiadukty i tunele. Jeden z nich mógł uratować życie Alioszy z Popowki.

W sporze o korzyści i wady „Sapsana” kryje się inny, poważniejszy problem, dotyczący kształtu i tempa modernizacji Rosji. Jaką dawkę nowoczesności zaaplikować krajowi, skoro w niektórych wioskach nie ma nawet kanalizacji? Jak łagodzić napięcia wynikające z potrzeby reform i wszechobecnego zacofania?

**R**odzice Alioszy uważają, że na pewno nie wolno postępować w ten sposób, jak to robi dyrekcja kolei. Rozgoryczeni rodzice pozwali spółkę do sądu, bo dyrekcja nawet nie uznała za stosowne, aby przeprosić za zaistniałą tragedię.

– Zachowują się tak, jakby pod kołami pociągu zginął bezpański kundel. Aliosza byłby wśród żywych, gdyby zamontowali właściwą sygnalizację – twierdzi ojciec zabitego chłopca. Państwo Bogdanowowie zdają sobie sprawę, że zadzierają z gigantem rosyjskiej gospodarki: – Kim my jesteśmy, że ważymy się stawić czoła potężnej dyrekcji kolei? – pyta gorzko pani Liuba.

Rodzicom Alioszy udało się znaleźć prawnika, który nie boi się trudnych spraw. Igor Trunow był pełnomocnikiem rodzin ofiar zamachu terrorystycznego w teatrze na Dubrowce. Adwokat uważa, że śmierć Alioszy jest przypadkiem egzemplarycznym i prawnik zamierza spojrzeć na „Sapsana” i na modernizację Rosji z zupełnie innego punktu widzenia. Otóż w Rosji bardzo rzadko firmy wypłacają odszkodowania, jeżeli w wyniku zaistniałych zaniedbań został ranny albo zginął człowiek. Igor Trunow mówi, że śmierć najbliższej osoby jest przede wszystkim stratą moralną i trudno oszacować jej wymiar materialny. Przeważnie sąd zasądza odszkodowanie „w wysokości od dwóch do pięciu tysięcy rubli”, czyli równowartość od 50 do 120 euro.

Dlatego po konsultacjach z prawnikiem rodzina Bogdanowów żąda od rosyjskiej kolei odszkodowania w wysokości miliona euro. Jak na warunki rosyjskie to astro-

nomiczna suma. Nawet sam Trunow uważa za mało prawdopodobne, aby rosyjski sąd zasądził wypłatę tak wysokiego odszkodowania. Prawnik bierze pod uwagę odwoływanie się do wyższych instancji, a jeżeli okaże się konieczne, nawet rozważa złożenie skargi przed Europejskim Trybunałem Praw Człowieka w Strasburgu.

– Kolej rosyjska to firma o monstrualnych rozmiarach, państwo w państwie o scentralizowanej strukturze prawie niezmienionej od czasów Lenina i Stalina, z własnymi szpitalami, ośrodkami kultury i halami sportowymi – opowiada Trunow. – Spółka jest niesamowicie bogata, a jednocześnie głęboko skorumpowana. Kolej kupuje nowoczesny tabor, a jednocześnie oszczędza na bezpieczeństwie ludzi. Najwidoczniej dyrekcja uznała, że dodatkowe systemy ostrzegawcze czy strzeżone przejazdy kolejowe są zbędnym wydatkiem – dowodzi prawnik.

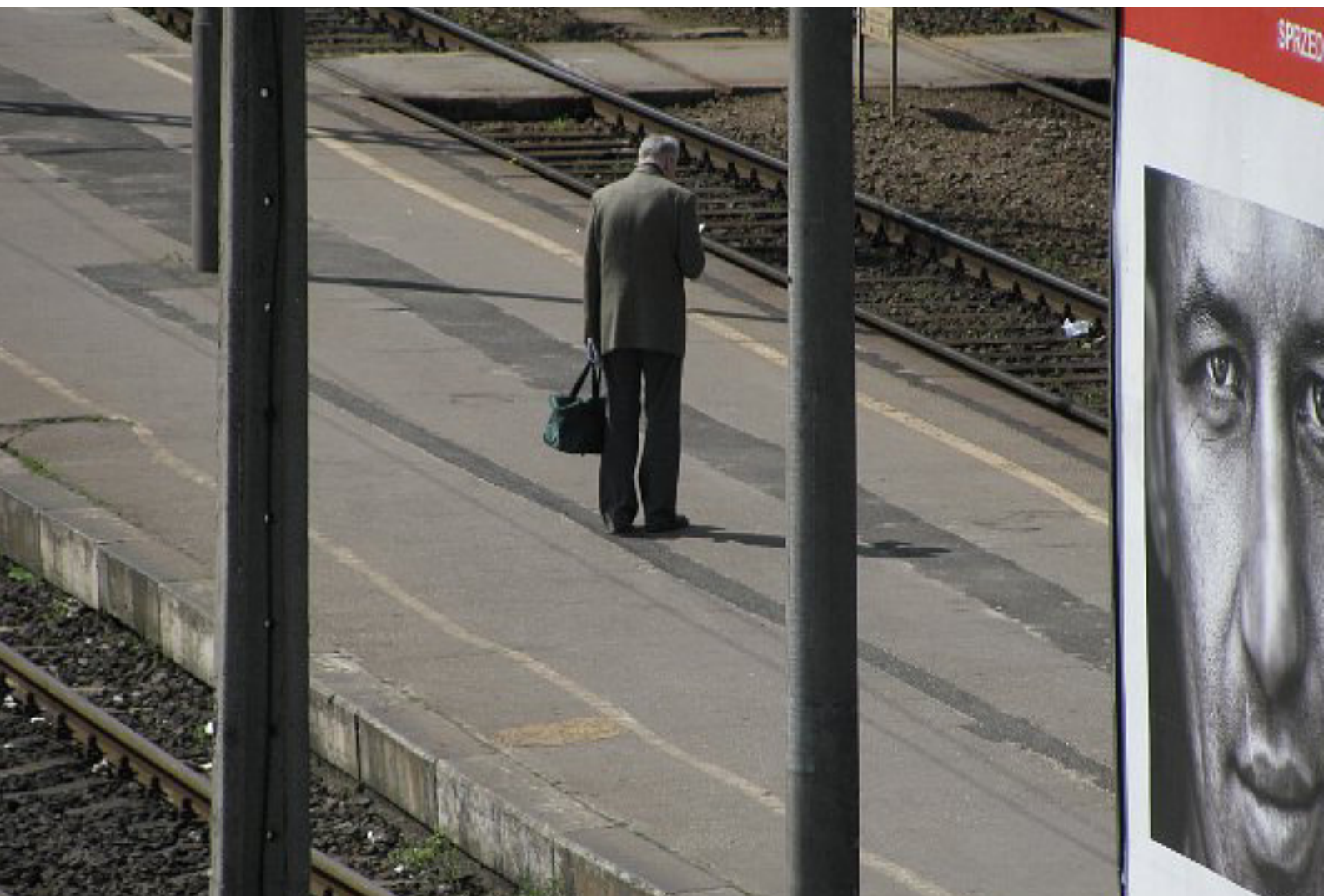
[...] Rodzicom Alioszy nie chodzi o pieniądze. Przecież nawet miliard euro nie zwróci im syna. Pani Liuba, pochlipując mówi, że nie chce, aby pod kołami pociągów ginęli kolejni ludzie, zaś ojciec mruczy pod nosem o „pomniku dla Alioszy”.

W trakcie rozmowy z peronu ponownie dobiega muzyka. Kiedy „Sapsan” pędzi w kierunku stolicy płyną dźwięki piosenki „Moskiewskie noce”, a kiedy mknie w kierunku Petersburga – „Posłuchaj Leningradzie mojej pieśni dla ciebie”. Popowka jest niewielkim miasteczkiem. Nic dziwnego, że w mieszkaniu Bogdanowów dudni muzyka dobiegająca z dworcowych megafonów.

**Sonja Zekri**, „Süddeutsche Zeitung”

za: przewodnik.onet.pl/reportaże

skróty – red. bt



Poznań Główny / foto: marks



## „śmieszają nas sprostowania”

### wywiad rocznicowy

**pytający:** – Nowy, piąty już numer bocznego toru, właściwie dlaczego?

**redakcja bt:** – A dlaczego nie?

– Wiadomo mi, że wasz kwartalnik ma kilkusobowe grono czytelników. To was nie martwi?

– Jest to oznaką właściwego doboru tytułu.

– I tylko to się dla was liczy?

– Liczy się czas. Upływ czasu.

– Wielu autorów rozmaitych pism zaczyna od przywołania negatywnego wzorca, w stylu: nie jest to jeszcze jedna gazeta o...

– Boczny tor to jeszcze jedno takie wydawnictwo.

Wiemy do czego zmierzasz. Chcesz od nas deklaracji?

– Wyjaśnienia, dlaczego mimo wąskiego odbioru wydajecie wasze pismo.

– Pismo odniosło zasłużoną porażkę, co tym bardziej skłania redakcję do podtrzymywania sztucznych form życia, czyli wydawania następnych numerów w jeszcze mniejszym nakładzie i objętości. Porażka jest sukcesem. Na bocznym torze bezruch jest normalnością.

– To wasz program czy tylko chwyt retoryczny?

– Wszystko jest mniej lub bardziej chwytem retorycznym. Boczny tor nie jest wyjątkowy.

– Jak to rozumieć?

– Lepiej nie rozumieć.

– Spytam więc o coś innego. Jak to się stało, że pismo poznańskich historyków sztuki Kontrapost zamieściło przedruk waszego artykułu?

– Doszło do tego wskutek zaangażowania sympatycznej pani redaktor, która borykała się z problemami zapewnienia pierwszego numeru. Wybór padł na bocznotorową recenzję wystawy. Zapewne z braku czegoś lepszego.

– To was nie cieszy?

– Dostrzegliśmy rysę. To, że nasz tekst zaistniał w innym kontekście, jest może dobre dla tekstu. Ale zdaliśmy sobie sprawę, że dla nas najważniejsza jest ta część bocznotorowej oferty, której nie zdecydowałby się nik

przedrukować. Okazało się przy okazji, że jesteśmy skazani chęcią bycia na bieżąco. Że piszemy o sztuce, o wystawach itp. Wcale nam nie zależy na aktualności, dlatego dziwny się sobie, skąd w nas potrzeba zabierania głosu w takiej czy owakiej sprawie tylko dlatego, że się było tu i ówdzie, widziało to i owo.

– Czy dobrze rozumiem wasze intencje: nie chcecie być aktualni, więc pragniecie być uniwersalni?

– Wolimy wieloznaczność, pewien rodzaj słownej abstrakcji. Jakakolwiek doraźność, sugerująca ożywienie zmysłu polemicznego, pcha na tory, po których trzeba się poruszać do przodu. To złudna i samolubna zapobiegliwość pisania. My nie chcemy poruszać się od stacji do stacji, w jakimś celu. A jednak się nam to zdarza.

– Łatwo przyznajecie się do błędów.

– Bo niczego nas nie nauczą. Zapomnimy o nich jeszcze nie raz, co oczywiście nas nie zaskoczy ani nie wprawia w nastrój rozpacz. Inaczej nie byłoby tego wywiadu.

– Wróćmy do wspomnianej przeze mnie recenzji.

– Po co? To był tekst w intencji oszukańczy. Na szczęście został opublikowany bez podania źródła. Boczny tor w odróżnieniu od Kontrapostu nie jest „poświęcony współczesności” i dzięki temu nie można go traktować jako głosu w takiej czy owakiej sprawie. My nie zabieramy głosu. My go wydajemy z siebie. Chcielibyśmy to robić w sposób jak najmniej artykułowany.

– Bawią was nieporozumienia?

– Nic nas nie bawi. W gazetach codziennych co najwyżej śmieszają nas sprostowania. W bocznym torze nie ma czego prostować. Zniechęca nas cała produkcja informacji z pierwszej czy drugiej ręki, jeśli to nie jest nasza ręka. Ważne jest, by czymś zająć ręce.

– Zajęcie dla rąk to wasza wymówka, bo nie macie ustalonej linii programowej pisma?

– Nasza, jak to określiłeś, linia programowa nie jest prostą skądś – dokądś, wytyczającą jakiś odcinek. Wynika to zapewne z naszych uprzedzeń, ale nie jesteśmy w stanie niczego sobie założyć i później na siłę realizować.

– Tak czy owak nie piszecie w próżni, skoro swoje pismo oferujecie innym.

– To jak jesteśmy widziani ma ograniczone znaczenie wobec istoty pisania. Rzecz w tym, że pisanie pozwala pisać to co można napisać, żeby odciąć się od tego co się napisało i zająć innymi czynnościami, czyli zazwyczaj nudzić się do następnego seansu leczniczego.

– Boczny tor to pismo lecznicze?

– Przede wszystkim autoterapeutyczne.

– A poza tym?

– Poza tym jest poza.

– Nie rozumiem. Co wam dolega?

– Pisanie. Beznadziejnie bezcelowe wypisywanie słów. Taki rodzaj schizofrenii.

– Jakie są jej objawy?

– Właściwa schizofrenia pisania, czyli ta dotykająca nas najmocniej, ujawnia się przez beznadziejność ciągłych powtórzeń, wysypkę cytatów, małostkowo roztrząsanie drobiazgów przy niedostrzeganiu całości, przywoływanie rzeczy znanych i wyrażonych wielokrotnie na nieprzełiczone sposoby, jakich dostarcza język aż do całkowitego zdrętwienia znaczeń.

– I boczny tor ma być na to lekarstwem?

– Na pewno nie jest skutecznym i zalecanym przez specjalistów od stawiania na nogi remedium ani dającym ukojenie środkiem przeciwbólowym czy ziołem, łagodzącym objawy. Nie unikniemy choroby, bo jest ona banalna jak przeziębienie czy wahania ciśnienia przy zmianie pogody. Jeśli boczny tor leczy, to przez dawkowanie zarazków.

– Zarazacie chorobą żeby uodpornić?

– Coś w tym sensie. W jednym z listów od wyrozumiałej czytelniczki redakcja chwalona jest za „nieustanny trud walki z rzeczami oczywistymi”.

– Miód dla bocznotorowca!

– Ale jak z tym żyć?

– Jak?

– No właśnie. Skłamałobyśmy, mówiąc, że szukamy odpowiedzi. Nie szukamy. I nie znaleźliśmy. Po prostu chcielibyśmy podkreślić to i tamto, żeby marginalizować co się da, po to, by pozbyć się waleczności i ujawnić chorobliwą bezzasadność takiego pisania jak nasze, by „trud walki” ukazać jako nędzę rozejmu doświadczanego w spleaszonych wymiarach i koślawych proporcjach, jakie cechują nasze rozumienie i pisanie o świecie. Brak perspektyw dla takiej działalności wyzwała nas od obowiązków, od zdawania (sobie) sprawy, od pośpiechu, czyli od tego czym żyjemy i co jest w nas niespełnione.

– Niespełnienie to poczucie braku. Czegoś wam brak?

– Komu nie brak? Jest jak jest. Dlatego boczny tor to nudne powtarzanie znanego. Próba pozbycia się słów. Próba wyzwolenia zarówno od smutku z powodu – jak to mówią filozofowie – bezcelowości życia przygodnego, jak i unikanie dążenia do – jak to mawiali kiedyś filozofowie – jądra wszechrzeczy po – jak to mogliby powiedzieć poeci – transcendentnej tęczy myśli. To wszystko oczywiście – jak uważają nasi znajomi – jest naiwne egzaltowanym pustostowiem. I na to się zgadzamy.

– Nie chcecie, by wasze wypowiedzi były zrozumiałe?

– Najłatwiej być zarozumiiałym. Nasze wypowiedzi są pretensjonalne. Mamy pretensję do słów. Że są zarazem dosłowne i od-słowne. Tkwiły w utopii werbalnej komunikacji.

– Próbujecie coś z tym zrobić?

– Kolejne numery naszego pisma to będzie wciąż to samo.

– Kolejne? Więc to samo, ale w pozorach, że inaczej?

– Chcielibyśmy inaczej. Pociąga nas na przykład upowszechnianie tekstów marginalnych, takich jak choćby mimowolne myśli które przychodzą do głowy i odchodzą, bo nie nadają się do powtórzeń, są dziwaczne, absurdalne, zadziwiające nas samych, skąd się pojawiły. Albo też takich tekstów, jak strzępy niewysłanych listów, zapiski z notatników, czy tych mimochodem wypisywanych na przypadkowo znajdujących się pod ręką skrawkach papieru, czyli takich tekstów, które same się w nas bezużytecznie pisują nie wiadomo po co, bez sensu, czyli z sensem, którego nie da się wytłumaczyć, a więc zostawia się go na marginesie. Pociąga nas bełkotliwa mowa.

– Mowa trawa?

– Trawa samosiejka porastająca na opuszczonym torze.

– Dziękuję.

– Nie ma za co.