

[✍] DAWID KUJAWA

Nie czynię się nie różnię od rzuconego kamienia

Moi uczniowie, zbliża się mój kres i nasze rozstanie jest bliskie, lecz nie rozpaczajcie. Życie ciągle się zmienia i nikt nie może uciec przed rozpadem ciała. Prawdę tę potwierdzę teraz własną śmiercią, moje ciało rozpadnie się jak zniszczony wóz.

*Ostatnie nauczanie Buddy*¹

Nie posiadaliśmy się z radości, zdawaliśmy sobie sprawę, że zostawiamy za sobą zamęt i bezsens, a wykonujemy jedyną godną siebie i naszego czasu czynność, mianowicie jedziemy.

Jack Kerouac, *W drodze*²

Tradycja, hm? Nie zastanawiałem się długo, jaka tradycja powinna stanowić punkt wyjścia dla tego tekstu. Całkiem niedawno minęło równo sto lat, od kiedy pewien młody, ekscentryczny Francuz zrobił imponujący szpagat między freudyzmem i komunizmem, podpisując się pod manifestem, który nad wyraz mocno wpłynął na obecny kształt życia społecznego. Dobrze, „kształt” to za dużo powiedziane, raczej fasadę. Z czasem okazało się, że ani Międzynarodowe Towarzystwo Psycho-

analizyczne, ani Francuska Partia Komunistyczna nie odwzajemniały jego uczuć, ale to już temat na zupełnie inną okazję. Dla mnie ważne jest to, że w roku 2025 wciąż warto poważnie zastanawiać się nad tym, gdzie – o ile w ogóle – żyje dziś jeszcze duch surrealizmu.

André Breton, bo o tym gagatku mowa, wprowadza w pierwszym *Manifestie...* słownikową definicję surrealizmu i używa sformułowania „automatyzm psychiczny w stanie czystym”³. Interesuje go zatem literatura, która pozwala dotrzeć do głębi procesów myślowych bez narzuconej na nie racjonalistycznej siatki pojęciowej – owe procesy myślowe są bowiem najszlachetniejszą ekspresją „wyższej rzeczywistości”, która istnieje równolegle z dniem powszednim. Automatyzm jest słowem kluczowym, to dzięki niemu udaje się slalomem ominąć kartezjańską obsesję kontroli i spetryfikowane ego, na które nie ma miejsca w przestrzeni snu, w świecie absolutnej wolności. Temu właśnie miało służyć *écriture automatique*.

Oddanie sterów „nieskończoności o polu 1 cm²”⁴ w sobie nie jest dziś szczególnie popularną techniką wśród poetów, choć wystarczy się dobrze rozejrzeć, by znaleźć jej apostołów, nawet jeśli wśród nich są sami heretycy. Oddanie sterów jest tu jednak przemyślaną decyzją podmiotu, który w dobrej wierze porzuca swoje osobowe ja. Rozejrzyjmy się jeszcze, poszukajmy

¹ *Ostatnie nauczanie Buddy*, [w:] *Nauka Buddy*, przeł. W. Krupiewski, Wydawnictwo A, Kraków 2024, s. 30.

² Jack Kerouac, *W drodze*, przeł. A. Kotyszko, Wydawnictwo W.A.B., Warszawa 2009, s. 177.

³ André Breton, *Manifesto of Surrealism* (2024), [w:] tegoż, *Manifestoes of Surrealism*, przeł. R. Seaver, H.R. Lane, University of Michigan Press, Ann Arbor 1969, s. 26.

⁴ Rafał Wawrzyńczyk, *Hm, le roi*, [w:] tegoż, *Dziecko na głowie króla*, Wydawnictwo J, Wrocław 2024, s. 49.

automatyzmu, który ma wymiar konieczny i pojawia się nieproszony. Tak, jest taka sfera życia codziennego, która wykorzystuje „automatyzm psychiczny w stanie czystym”, łącząc doświadczenia artystów, hydraulików, agentów Żabki i duchownych, prawników i kurierów, przedsiębiorców i kobiety na urloпах macierzyńskich. Nie jest ona związana z działalnością twórczą, a więc jeśli dotyczy estetyki, to tylko w najszerszym jej rozumieniu: jako dziedziny poznania zmysłowego. Sfera ta, choć wydaje się zupełnie banalna, nie pozwala nam utknąć w rutynie Realnego, jest pełna dziur, jakie pozostawiają w niej surrealne ataki na ego – przez te dziury prześwituje wzniosły blask możliwości, o który nikt nie prosił, a którego wszyscy potrzebowali. W laickim świecie dla wielu ludzi jest to jedyna forma obcowania z immanentną quasi-transcendencją, jedyna forma doświadczenia religijnego i ekstatycznego rozszczepienia. Zebraliśmy się tutaj, aby oddać ci cześć, motoryzacja. Kochamy cię!

Z silnych związków między prowadzeniem samochodu i pisaniem wierszy zacząłem sobie zdawać sprawę około roku 2018. Jako że było to jeszcze przed erą powszechnych aresztów domowych, w dniach roboczych przemieszczałem się do miejsca wykonywania obowiązków służbowych samochodem marki Toyota Yaris, pokonując około 40 km między Katowicami i Gliwicami, zwykle między godziną 6:30 i 7:00 rano. Choć czynnym kierowcą byłem od dekady, nigdy dotąd nie zdarzyło mi się do tego stopnia „rozjeździć” konkretnego odcinka. Przez kilka pierwszych tygodni w utrzymaniu odpowiedniego kierunku pomagał mi sprzęt elektroniczny podpięty do gniazda zapalniczki samochodowej – nadal mam duże problemy z orientacją w terenie – ale po pewnym czasie jeździłem na pamięć. I tutaj dzieją się najciekawsze rzeczy: na pamięć nie oznacza „z pełną świadomością drogi”, celowego wyboru kolejnych zjazdów, skrętów i skrótów

– w przypadku prowadzenia samochodu na pamięć oznacza raczej na pamięć ciała.

Zimą, kiedy przebudzenia były trudniejsze i mniej dogłębne, jakby nie sięgały rdzenia świadomości, lecz tylko zewnętrznych warstw, zauważyłem, że prowadząc samochód, zdarza mi się nadal śnić. Nie miałem poczucia, że stwarzam zagrożenie na drodze, prowadziłem ostrożnie, kilka razy nawet zdałem się na odruch i unikałem kolizji, zawsze trafiając do miejsca docelowego na czas, ale w trakcie podróży moja głowa wciąż była pełna specyficznych struktur imaginacyjnych, nietypowych ciągów logicznych i absurdalnych – z punktu widzenia tzw. jawy – obrazów. Nawijany na koła asfalt nie zniknął, był dokładnie „tutaj”, podobnie jak pociągłe wstęgi drogi przede mną i sunące płynie jak zamek w nowiutkich spodniach kolorowe, obłe insekty. Rzecz w tym, że całe to doświadczenie dostawało nową, finezyjną nakładkę, inną niż ta dyskursywna, trzeźwa, towarzysząca mi w drodze powrotnej po godzinie 15:00. Niejednokrotnie podejmowałem w ten sposób sen, z którego kilkadziesiąt minut wcześniej wyträcił mnie napastliwy sygnał budzika. Nie, źle się wyraziłem. Właściwie to nie ja podejmowałem sen, ale to sen wykorzystywał mnie jako wehikuł, by raz jeszcze podjąć siebie, nie pozostawiając wiele miejsca na mnie i moje zachcianki. Czasem z pewnym przerażeniem łapałem się na tym, że z trasy, którą pokonałem, nie pamiętałem zupełnie nic: laptop w jednej ręce, karta RCP w drugiej, ale ja nie mam pojęcia, jak dotarłem na miejsce.

Nie wiedziałem wtedy, że jest to zjawisko powszechne i w fachowej literaturze nazywa się je *highway hypnosis* – dziś istnieje konsensus, który zaprzecza wstępnym hipotezom, zgodnie z którymi stan ten może stanowić zagrożenie dla drogowców. Znałem za to guttariańskie pojęcie układu maszynowego, które zresztą gęsto stosowałem w świeżo obronionej pracy doktorskiej, dlatego byłem w stanie pobieżnie rozpoznać, co dzieje się ze mną w trakcie tych niespodziewanych sesji... – hm – medytacyjnych? Stworzenie układu wiąże się z deterytorializacją jego części składowych, bo w procesie tym znika złudzenie ich wyjściowej esencji i tylko dzięki temu są one w stanie dokonać ponownej, kolektywnej indywiduacji. Innymi słowy, aby powstał samochód w ruchu, człowiek za kierownicą musi stawać-się-samochodem, a samochód musi stawać-się-ludzkim; oni razem zaś muszą stawać-się-drogą.

Choć brzmi to nieco sekciarsko, nie jest to żaden filozoficzny dogmatyzm, lecz całkiem trzeźwa obserwacja, którą można wyrazić inaczej. Do tej samej intuicji, choć własną ścieżką, dotarł Jarosław Markiewicz na początku lat 2000., przesypując świat dyskursywny przez drobne sito: „kiedy jestem kierowcą, muszę odczuwać zderzaki na skórze piersi i pleców, jeśli tego nie umiem, nie powinienem być kierowcą, tutaj nie chodzi o jakieś stany paranoiczne, moja uwaga musi automatycznie wziąć w posiadanie »ciało« samochodu, wówczas jest szansa, że będę jechał bezpiecznie, jak się to mówi – z czuciem. Kiedy jestem już zjednoczony z samochodem, [...] zaczynam się także jednoczyć z drogą, z jej powierzchnią i zakrętami, znakami drogowymi”⁵. Praktyki medytacyjne dogłębnie zmieniły osobowość Markiewicza, uczyły go oczyszczania umysłu z językowych konstrukcji, które uniemożliwiają bezpośrednio doświadczanie momentu, nieustannie odsyłając do przeszłości lub do prognoz na przyszłość. Wiedząc, że świat należy widzieć „takim, jakim jest”, w prowadzeniu pojazdu poeta znalazł wspaniałe narzędzie pogłębionego wglądu w rzeczywistość: „jadąc samochodem, muszę być na bieżąco, tu i teraz. Niczym się nie różnię od rzuconego kamienia. Jestem obserwatorem, strażnikiem ruchu”.

Poczucie obcości wobec maszyny okropnie utrudnia jej prowadzenie, co potwierdzi każdy początkujący kierowca, który z wyrazem twarzy zgaszonego pracownika powoli opuszcza nogę ze sprzęgła i po raz czwarty z rzędu gasi silnik, unikając kontaktu wzrokowego z instruktorem. Kiedy miałem 6 lat, mój ojciec uczył mnie

jeździć na rowerze, a właściwie wychodził ze mną przed blok z rowerem pod pachą, by wspinać się na wyżyny frustracji i teatralnie załamywać ręce nad moją pokręconą, zniewieściałą aurą. Złość, którą do mnie żywił, działała na mnie neurotyzująco, nie pozwalała mi porzucić osobowego ja i chyba dlatego nie byłem w stanie stworzyć układu, niezbędnego do ruszenia naprzód i złapania równowagi. Rower był mi zupełnie obcym kawałkiem konstrukcyjnej stali, dlatego bez zastanowienia mogłem nim rzucić, krzycząc do ojca: „to sam se kurwa jeździj!”.

Według Markiewicza sny o samochodzie, który rozkraczył się na środku drogi, sygnalizują strach przed problemami zdrowotnymi lub nawet ich początki – podobno bardzo łatwo nam utożsamić przewody hamulcowe z układem krążenia, rozrusznik z sercem, silnik z wątrobą. Coś jest na rzeczy, na pewno wiedzieli o tym twórcy z Pixara, którzy samochodowi wyścigowemu nadali charakter klasycznego cwaniaka z dużą skłonnością do ryzykownych zachowań, w ten sposób odwołując się do przekonania tkwiących głęboko w każdym z nas. Wiedział o tym Mateusz Górniak, gdy tchnął życie w Furę, pozwalając jej „poczuć silnik” i mieć „gęsią skórę na karoserii”, cieszyć się z własnego porwania z parkingu, trąbić z entuzjazmu, jęczeć z głodu i wreszcie na pożegnanie „zapłonąć językiem miłości”⁶.

Félix Guattari w swoich pracach wielokrotnie wracał do kwestii prowadzenia samochodu, traktując ją jako śmiertelnie poważne wyzwanie dla analityka. Sam wielokrotnie śnił o doświadczeniu, które jest powszechne, ale niezwykle irytujące – w snach tych zapominał, gdzie zaparkował samochód, i bezradnie tułał się na postoju pomiędzy tuzinami obcych maszyn. Gdy autor *Trzech ekologii* analizował te rojenia, odwoływał się do istotnego faktu z własnej biografii. Prawo jazdy otrzymał dopiero w wieku 35 lat, wcześniej nie czując żadnej

⁵ Jarosław Markiewicz, *Samochód też jaskinia. Dlaczego ciało lubi jeździć samochodem?* „Taraka. Magazyn rozwojowy” 2005, 4 listopada, https://www.taraka.pl/samochod_tez_jaskinia [dostęp: 16.03.2025].

⁶ Mateusz Górniak, *Chata, taka z drewna*, [w:] tegoż, *Dwie powieści ruchu*, Wydawnictwo Filtry, Warszawa 2023.

konieczności, by rozpocząć naukę. Na zrobienie uprawnień nalegał jego ojciec, mocno już schorowany, który czuł się zależny od matki Félixka i chciał, by syn odwiedzał go częściej. Guattari szybko zrozumiał, że prowadzenie samochodu odmieni jego życie: natychmiast rozszerzyło się jego egzystencjalne Terytorium, oswojona, wirtualna strefa, do której potencjalnie zawsze miał dostęp. W ten sposób uniezależnił się od swojej pierwszej żony, co – „pośrednio”, „między innymi” – doprowadziło do ich rozvodu⁷. Dla zdemoralizowanego rozpustnika, jakim był Guattari, zgubienie samochodu było po prostu uziemieniem, zablokowaniem wszystkich odkrytych niedawno linii ujścia. Przykładowy pacjent, o którym czytamy na pierwszych stronach *Chaosmozy*, to zatem sam Félix, wyjeżdżający z epizodu depresyjnego jak z nagrzanego garażu:

pacjent w trakcie terapii zablokowany jest na problemie, kręci się w kółko, jest w impasie. Pewnego dnia mówi coś, czemu nie przypisuje szczególnego znaczenia: „pomyślałem o powtórny kursie prawa jazdy, ponieważ od lat nie prowadziłem” [...]. [...] tego rodzaju osobliwości mogą stać się kluczem otwierającym złożony refren, który nie tylko modyfikuje bezpośrednio zachowanie pacjenta, ale także otwiera dla niego nowe pola wirtualności [...] Dlatego [w pracy analitycznej – dk] skłaniam się ku pragmatycznym działaniom nakierowanym na konstruowanie podmiotowości, na

produktowanie pól wirtualności, których polaryzacja nie przebiega wyłącznie za sprawą symbolicznej hermeneutyki skoncentrowanej na dzieciństwie⁸.

Jean-Jacques Lebel, współpracownik i przyjaciel Guattariego dobrze zaznajomiony z artystycznym podziemkiem Nowego Jorku, kilka razy zabierał tam ze sobą Félixka – podobno za każdym z tych wypadów pierwszą rzeczą, jaką zaraz po przylocie robił ten drugi, było wypożyczenie największego dostępnego samochodu: „uwielbiał jeździć autostradą z radiem rozkręconym na cały regulator”⁹. Oczywiście, poszerzenie wirtualnej sfery egzystencjalnych Terytoriów ma ogromne znaczenie dla odblokowania linii ujścia, takie wydarzenie należy rozumieć jako „nośnik nowej konstelacji Uniwersum odniesień”. Walt Whitman nie był kierowcą, a jednak był blisko tego doświadczenia, należy więc chyba przyjąć, że jest w nim coś źródłowego:

I inhale great draughts of space,
The east and the west are mine, and the north and
the south are mine.
I am larger, better than I thought¹⁰.

Nie możemy jednak zapominać, że „złożony refren”, o którym pisze Guattari, dotyka bezpośrednio zagadnienia automatyzmu psychicznego, tego samego, które interesowało surrealistów. Pewne powtarzalne wzorce behawioralne, które wprowadzamy do codziennego doświadczenia, po pewnym czasie tracą status epizodycznego odstępstwa od reguły, przestają dostarczać mocnych bodźców i stają się funkcjonalnym rdzeniem podmiotowości – nie wymagają już planowania, raczej realizują się same. W moim przypadku tę granicę wyznaczył moment odpięcia GPS-a od gniazda zapalniczki samochodowej, który wtedy nie miał charakteru znaczącego wydarzenia, ale w retrospektywnym oglądzie okazał się istotną granicą w procesie zmiękczenia neurotycznej świadomości osobowej.

Autor *Schizoanalitycznych kartografii* trzeźwo zauważa, że ten moment może znacząco pomóc w „stabilizacji neurologicznej” pacjenta¹¹. Osobowe ja, które znajduje się w klinclu depresyjnym lub katatonicznym, powinno zostać poddane deterytorializacji, aby mogło ukonstytuować się ponownie, bez znamion psychicznej patologii. O ile neurotyk w depresji jest

⁷ Félix Guattari, *The Refrain of Being and Meaning*, [w:] tegoż, *Soft Subversions. Texts and interviews 1977–1985*, przeł. Ch. Wiener, E. Wittman, Semiotexte, South Pasadena 2009, s. 192–193.

⁸ Félix Guattari, *Chaosmoza*, przeł. M. Gusin, Fundacja Augusta hr. Cieszkowskiego, Warszawa 2024, s. 28–29.

⁹ François Dosse, Gilles Deleuze & Félix Guattari. *Intersecting Lives*, przeł. D. Glassman, Columbia University Press, New York 2010 [epub].

¹⁰ Walt Whitman, *Song of the Open Road*, [w:] tegoż, *Leaves of Grass. The „Death-Bed” Edition*, The Modern Library, New York 1993 [epub].

¹¹ Félix Guattari, *Chaosmoza...*

w stanie zdrowieć w ramach dyskursu, np. prowadząc rozmowy z terapeutą, o tyle psychotyk pozostaje z dyskursu wykluczony i musi radzić sobie poza nim. Jako że w klinice La Borde Guattari pracował głównie z psychotykami, był zmuszony wypracować takie metody działania, które dotyczą podmiotu poniżej poziomu Symbolicznego – tak właśnie nauczył się konstytuować pacjentom „egzystencjalne refreny”, to znaczy wzmacniać u nich potencjalnie terapeutyczne wzorce behawioralne, które z czasem zaczęły przynosić zadowalające efekty. Lubię przykład katatonika z La Borde, Marcela, który przez osiem lat prawie się nie odzywał, czasem tylko rysował rowery i prosił o papierosy. Farmakoterapia go otępiła, w ogóle nie ułatwiała mu społecznego przystosowania. Kiedy Guattari zaproponował zakup roweru dla Marcela, zarząd kliniki początkowo odmówił, bo Marcel – w przeciwieństwie do pozostałych rezydentów – nie wykonywał żadnych prac w szpitalu. Nie był w stanie gotować, dbać o ogród ani sprzątać. Obu-

rzony Félix bronił interesów Marcela, powołując się na komunistyczną ideę stojącą u podstaw kliniki: od każdego według możliwości, każdemu według potrzeb. Po długiej dyskusji uzyskał zgodę zarządu. Marcel pojechał do miasta z opiekunem i sam wybrał sobie rower, a już po kilku dniach żartował z załogą La Borde. Po paru tygodniach nie tylko zaczął się sprawnie komunikować, ale jeździł też na zakupy do pobliskiego miasteczka, dbając o zaopatrzenie kliniki. Wystarczyło „kilka ziaren utopii, coś pomiędzy Marksem a Maussem”¹².

Spójność rozpoznań Guattariego i Markiewicza jest powalająca: „Samochód jest też psychoterapeutą, poprzez to, że jest urządzeniem, które wymaga najwyższego skupienia automatycznej uwagi. W samochodzie, podobnie jak na wojnie, nerwice łagodnieją lub znikają, zaczyna się ujawniać jakaś możliwość wewnętrznej przemiany. Samochód jest miejscem, gdzie kierowca zmuszony jest oddawać się swoistej medytacji”¹³. Mniej więcej wtedy, kiedy zacząłem poświęcać uwagę powszedniemu przeżyciu automatyzmu podczas półświadomego prowadzenia samochodu, zacząłem pogłębiać lekturę tekstów poety. Świeżo rozpoczęliśmy prace nad wyborem jego 111 wierszy dla wydawnictwa Convivo. Do rozpalonego pieca kolektywnego entuzjazmu co kilka dni dorzucaliśmy coraz bogatszy w kalorie materiał grzewczy nowych znalezisk. W końcu trafiliśmy na „Tarakę. Magazyn Rozwojowy” – a w nim między innymi na cytowany wyżej artykuł.

Poeta stawia sprawę jasno: są tacy, którzy przed podjęciem ważnej decyzji mówią „muszę się z tym przespać”. Są też tacy, którzy mówią „muszę się z tym przejechać samochodem”. Analogia między snem, który dystansuje wobec dyskursywnej rzeczywistości, oraz prowadzeniem pojazdu, które w podobny sposób koroduje neurotyczną strukturę



fot. Kasper Pfeiffer

DAWID KUJAWA

– krytyk literacki i redaktor. W 2021 roku opublikował esej *Pocałunki ludu. Poezja i krytyka po roku 2000* (Ha!art), a w roku 2024 – *Niedzielne ziemie. Poezja i dobra wspólne* (Convivo). Wraz z Rafałem Wawrzyńczykiem i Jakubem Skurtysem przygotował i opatrzył postwoiem wybór utworów Jarosława Markiewicza *Aaa... 111 wierszy* (Convivo 2020).

¹² Jean-Claude Polack, *What is Schizoanalysis?*, [w:] *Schizoanalysis and Ecosophy. Reading Deleuze and Guattari*, red. C.V. Boundas, Bloomsbury, London–Oxford–New York–New Delhi–Sydney 2018, s. 55–56.

¹³ Jarosław Markiewicz, *Samochód też jaskinia...*

ego, jest dla Markiewicza oczywista. Wchodzenie w inny stan świadomości niezbędny do płynnego prowadzenia samochodu nazywa „łapaniem blusa” (wybaczmy mu, urodził się w latach 40.). Definiuje go jako otwieranie „jakichś zwykle nieużywanych, może niedostępnych kanałów percepcji”. *Uh, sick shit*, pomyślicie, a to dopiero początek: „zjednoczenie z samochodem wyrzuca nas niejako poza samochód, uwalnia od wielu wewnętrznych problemów”¹⁴. No i po makale, mamy ekstazę, bycie-poza-sobą. Wszystkim fenomenom towarzyszącym prowadzeniu należy przyglądać się, mając na uwadze tę podstawową kwestię: bycie dobrym kierowcą oznacza umiejętność jednoczenia się z samochodem, współtworzenia układu maszynowego, który wymusza przekroczenie samego siebie i rozlanie się w zewnątrz. Markiewicz zauważa zatem: „randka w samochodzie jest bardzo przyjemna, ale też niebezpieczna w trakcie jazdy”. Pasażer/pasażerka musi dobrze rozumieć, że sytuacja, w której się znajduje, jest z założenia perwersyjna – jeśli nie akceptuje tego faktu lub nie czerpie z niego przyjemności, powinien/powinna opuścić pojazd i więcej nie zawracać głowy. Halo, nie jesteś w romantycznej sytuacji z człowiekiem! Jeśli tego nie rozumiesz, idź do domu i obejrzyj *Crash* Cronenberga. Co prawda nie jest to film o bezpiecznej jeździe samochodem, ale może czegoś się z niego nauczysz, a wtedy wrócisz i „osiągniemy nadsatysfakcję”¹⁵.

W grudniu ubiegłego roku wiozłem w Beskid Niski dwóch poetów, którzy choć nie uprawiają pisania automatycznego w naiwnym wydaniu, tzn. nie mają pełnego zaufania do strumienia płynącego poniżej świadomości, to opracowali własne techniki oddawania sterów „komuś innemu” w sobie, wiele wyciągając z tradycji francuskiego modernizmu, w tym surrealizmu. Głównym celem naszej podróży była rozmowa o życiu. Jeden z nich mówi o sobie, że należy do frakcji naftowej, drugi – zgodnie z przepowiednią Tomka Pułki – miał zginąć w wypadku drogowym tuż przed debiutem (jego pierwszy tom ukazał się 31 grudnia, trzy tygodnie później). Po kilku godzinach wspólnego medytowania trasy zaskoczyła nas nieoświetlona, śliska i stroma droga. Samochód zaczął się ześlizgiwać, natura nabrała w płuca wzniosłości, a my obserwowaliśmy, jak świat wokół nas przewraca się na lewą stronę i przemienia w wielką alegorię.

14 Tamże.

15 Tamże.