

Pociąg seksualny. Prus – Freud - Grabiński

Tomasz Kaliściak

Pociąg seksualny. Prus – Freud – Grabiński

Tomasz Kaliściak

Praca wykonana w ramach projektu „Męskość w literaturze i kulturze polskiej od XIX wieku do współczesności” finansowanego ze środków Narodowego Centrum Nauki przyznanych na podstawie decyzji numer DEC-2013/08/A/HSz/00058.

Dwie zasadnicze postacie ruchu to ruch wirowy i ruch seksualny, których kombinacja znajduje wyraz w lokomotywie złożonej z kół zębatych i tłoków.

G. Bataille *Słoneczny odbył*¹

1.

W roku 1841, a więc zanim na ziemiach Królestwa Polskiego pojawiła się pierwsza droga żelazna, Teofil Nowosielski, pisarz, pedagog i popularny humorysta, opublikował pochwalny głos na cześć wynalazku kolei żelaznej, w którym nie bez ironii przekonywał, że „koleje żelazne wywrą wielki wpływ na miłość”². Humoreska Nowosielskiego dowodzi jednoznacznie, że kolej prawie od samego początku stała się figurą seksualną. Humorysta słusznie podejrzewał, że kolej połączy ze sobą nie

Tomasz Kaliściak
– doktor nauk humanistycznych, adiunkt w Instytucie Nauk o Literaturze Polskiej Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach, autor monografii naukowej *Katastrofy odmieńców* (Katowice 2011), poświęconej twórczości literackiej J. Czechowicza, S. Napierskiego, S. „Swena” Czachorowskiego oraz T. Olszewskiego, współredaktor czasopisma naukowego „InterAlia.” Kontakt: tomasz.kalisciak@us.edu.pl.

1 G. Bataille *Słoneczny odbył*, przeł. B. Banasiak, „Tygodnik Literacki” 1991 nr 11, s. 8.

2 T. Nowosielski *Koleje żelazne i wozy parowe*, w: tegoż *Humoreski*, Warszawa 1841. Cyt. za: W. Tomasiak *Inna droga. Romantycy a kolej*, Wydawnictwo IBL PAN, Warszawa 2012, s. 123.

tylko odległe miasta i stacje, lecz także roznamiętni uczucia i zbliży ciała rozdzielonych przestrzenią kochanków. W swojej profetycznej diagnozie, wyprzedzając liczne opowieści kolejowe, spośród których wypada przywołać skierniewicki epizod w *Lalce* Bolesława Prusa czy też problematykę erotycznych opowiadań Stefana Grabińskiego (takich jak *W przedziale czy Przypadek*), Nowosielski nie pomylił się ani trochę. Kolej żelazna, która stała się wkrótce swoistą „ikoną nowoczesności”³, symbolizującą ogrom przeobrażeń społecznych, gospodarczych i przemysłowych XIX stulecia, odegrała również istotną rolę w życiu psychicznym człowieka. Umożliwiła nie tylko sprawniejszą komunikację, skracając fizyczny dystans między spragnionymi siebie kochankami, ale przede wszystkim wprawiła w ruch skomplikowaną machinę dyskursu, za pomocą której rozpoczęła się pasjonująca podróż w głąb ludzkiej psychiki.

Wydaje się, że chęć zbliżenia się do ukochanej przyświecała także Stanisławowi Wokulskiemu, który wraz z narzeczoną, Izabelą Łęcką, jej ojcem – Tomaszem, oraz birbantem Kazimierzem Starskim wybrał się w podróż koleją z Warszawy do Krakowa. Z tej okazji wynajął on wagon salonowy, w którym podróżnicy mieli spędzić wygodnie kilkanaście godzin. Kolej żelazna, jak dowodzi w krótkim szkicu Wojciech Tomasiak, odgrywa w *Lalce* szczególną rolę, bowiem zarówno współtworzy realizm świata przedstawionego, jak i pogłębia psychologizm postaci⁴. Wokulski podróżuje koleją głównie w interesach, najczęściej przesypiając znaczną część drogi. Do Paryża, gdzie próbuje uciec przed miłością do Izabeli, udaje się z dworca Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Warszawie, a podróż powrotną rozpoczyna na dworcu Kolei Północnej w Paryżu, wiedziony nadzieją na odwzajemnienie uczuć przez pannę Łęcką. Wkrótce po powrocie udaje się także koleją w okolice Zasławka, gdzie spędza w towarzystwie Izabeli najszczęśliwsze chwile. Kolej jest więc urządzeniem wpisanym w miłosną ekonomię Wokulskiego, zarówno zbliża go do obiektu pożądania, jak i od niego oddala⁵. Istotną rolę w powieści odgrywa jednak

3 Zob. W. Tomasiak *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wydawnictwo UW, Wrocław 2007.

4 Zob. W. Tomasiak *O jednym przypisie „Lalki”. (Którego nie ma)*, w: tegoż *Pociąg do nowoczesności. Szkice kolejowe*, Wydawnictwo IBL PAN, Warszawa 2014, s. 117-136. Autor skupia się głównie na technicznych aspektach owego „realizmu kolejowego” i jego psychologicznych konsekwencjach. Cenne uwagi o kolejowym realizmie wypada jednak wzbogacić o równie istotny aspekt medyczny (psychiatryczny), co jest przedmiotem niniejszego artykułu.

5 Do podobnego rozpoznania dochodzi Jerzy Sosnowski (*Czas żelaznych potworów*, w: *Szybko, szybciej. Eseje o pośpiechu w kulturze*, red. D. Siwicka, M. Bieńczyk, A. Nawarecki, Wydawnictwo

podróż do Krakowa, która dla Wokulskiego kończy się nieoczekiwanie na stacji w Skierniewicach. Jadąc w przedziale wagonu salonowego, Wokulski przysłuchuje się rozmowie Izabeli ze Starskim, prowadzonej w języku angielskim, z której dowiaduje się o zagubieniu medalionu, który Izabela otrzymała od Wokulskiego podczas oświadczeń. Pod wpływem wstrząsu, jakiego w tym momencie doznaje Stanisław, jazda pociągiem nabiera dodatkowych znaczeń. Poruszony bolesną prawdą zasłyszanego wyznania, Wokulski zwraca szczególną uwagę na intensywne drgania pociągu:

Przez kilka chwil słyszał tylko turkot kół i zauważył, że wagon się chwieje. „Nigdy nie czułem takiego chwiania się wagonu” – rzekł do siebie.⁶

Reakcja Wokulskiego „nakłada się” na doświadczenie szoku związane z jazdą pędzącego pociągu. Podróżny odnosi wrażenie, że mdleje lub że za chwilę wydarzy się kolejowa katastrofa:

Wokulskiemu mgłą zaszyły oczy.

„Tracę przytomność?...” – pomyślał chwytając za pas przy oknie.

Zdawało mu się, że wagon zaczyna skakać i lada moment nastąpi wyko-
lejenie. (L, s. 514)

Nagłe rozczarowanie wywołane podsłuchanym wyznaniem Izabeli, silnie podsyćane wstrząsami pędzącego wagonu, wprawia Wokulskiego w stan nerwowego napięcia graniczącego z paniką.

[...] musiał przyznać, że od zdrady, rozczarowania i upokorzeń jest coś gorszego.

Ale co? ... Oto – jazda koleją. Jak ten wagon drży... jak on pędzi!... Drżenie pociągu udziela się jego nogom, płucom, sercu, mózgowi; w nim samym wszystko drży, każda kosteczka, każde włókno nerwowe...

A ten pęd przez pole nie ograniczone niczym, pod ogromnym sklepieniem nieba!... I on musi jechać, nie wiadomo jak jeszcze daleko... może z pięć, może z dziesięć minut!...

IBL PAN, Warszawa 1996), który – analizując kolejowe wątki w *Lalce* Bolesława Prusa i *Ludziach bezdomnych* Stefana Żeromskiego – zauważa, że wagon kolejowy jest „miejszem wyzwalania się potężnych namiętności” (s. 135), w tym także „erotycznych doznań” (tamże).

6 B. Prus *Lalka*, oprac. J. Bachórz, t. 2, Ossolineum, Wrocław 1998, s. 514. Dalej jako L z podaniem numeru strony.

Co tam Starski albo i panna Izabela... Jedno warte drugiego!... Ale ta kolej, ach, ta kolej... to drzenie... (L, s. 515-516)

Drzenie i pęd pociągu oddziałują więc głównie na system nerwowy pasażera. Mechaniczne pobudzenia, które składają się na doświadczenie szoku, wywołują szereg historycznych reakcji u Wokulskiego.

Zdawało mu się, że się rozplacze, że zacznie krzyczeć, że wybijie okno i wyskoczy z wagonu... [...]

Zamknął oczy, zaciął zęby, schwycił się rękoma za frędzle obicia; pot wystąpił mu na czoło i spływał po twarzy, a pociąg drżał i pędził... Nareszcie rozległ się świst jeden... drugi i pociąg zatrzymał się na stacji. (tamże)

Jak zauważa Tomasik, podróż koleją jest dla Wokulskiego przede wszystkim doznaniem somatycznym, przenikającym „każde włókno nerwowe”. Trauma podróży kolejowej bierze się nie tylko z podsłuchanej rozmowy Łęckiej i Starskiego, szczególnie przykrej i raniącej uczucia zakochanego, lecz również, a może przede wszystkim ze świadomości uwięzienia w zamkniętym od zewnątrz przez konduktora przedziale pasażerskim⁷. Zranione uczucia mieszają się tutaj z lękiem przed katastrofą kolejową, przybierającym postać nerwicy, której symptomy nasilają się z kolejnymi godzinami, mimo że Wokulski opuścił już przedział pociągu: błądzi on bez celu wzdłuż torów, nawiedzają go halucynacje, dręczy go natłok myśli. Pod wpływem napięcia układu nerwowego pojawiają się również typowe dla nerwicy objawy somatyczne, zaznaczone w powieści z dużą dozą realizmu i wiedzy psychiatrycznej, takie jak: pogorszenie widzenia w jednym oku, ostry ból w klatce piersiowej, któremu towarzyszy przekonanie o nadchodzącej śmierci, drzenie całego ciała. Spod kół nadjeżdżającego pociągu ratuje Wokulskiego dróżnik Wysocki. Na uwagę zasługuje również poranny powrót ze Skierniewic do Warszawy. Wokulski doznaje chwilowej amnezji, nie pamięta momentu wyjścia z pociągu: „opamiętał się dopiero w Alejach Jerozolimskich, już jadąc dorożką. Kto mu jednak wyniósł walizkę, jakim sposobem on sam znalazł się w dorożce? O tym nie wiedział” (L, s. 555). Dość wspomnieć, że po tragicznych wydarzeniach na dworcu w Skierniewicach Wokulski izoluje się od otoczenia, popada

⁷ Zob. W. Tomasik *O jednym przypisie „Lalki”...*, s. 120.

w apatię, traci rachubę czasu, a odwiedzający go Szuman podejrzewa u niego neurastenię⁸.

Neurasteniczny lęk Wokulskiego wydaje się mieć podłoże popędowe. Przesłanką pozwalającą postawić taką hipotezę jest uczucie zazdrości, którego doznaje Wokulski, obserwując spoufalenie Starskiego i Izabeli, którzy zachowują się tak, jakby go nie było. Wokulski, obserwując ukradkiem wymianę czułości współpodróżnych, a w zasadzie podglądając ją w odbiciu szyby pociągu, czuje się jak intruz – przypadkowy świadek sceny miłosnej. Sigmund Freud w analizie własnego snu⁹, do której przyjdzie mi jeszcze powrócić, snu – co szczególnie istotne – który miał podczas podróży pociągiem, przytacza dość podobne, choć nie identyczne, zdarzenie: Freud wsiada do przedziału, w którym podróżuje dość wytworna para, kobieta i mężczyzna w średnim wieku, którzy nie reagują na słowa powitania, a podczas podróży w ogóle nie zwracają uwagi na niepożądanego współtowarzysza. Scenę tę interpretuje Freud jako „bufonerską fantazję o tym, że moi podstarzali towarzysze podróży dlatego zachowują się tak, jakby mnie nie było, bo przeszkodziłem im w zamierzonej nocnej wymianie czułości” (O, s. 389)¹⁰. Swoją chęć włączenia się do ich rozmowy Freud tłumaczy w planie nieświadomości jako odniesienie do sceny pierwotnej, kiedy „dziecko, prawdopodobnie gnane ciekawością seksualną, wkrada się do sypialni rodziców, skąd zostaje przegnane rozkazem ojca” (tamże). Scena ujrzana w przedziale pociągu jadącego w kierunku Skierniewic być może sytuje Wokulskiego w podobnej pozycji. Wówczas lęk Wokulskiego, wyłączonego z poufalej rozmowy, oznaczałby powtórzenie traumatycznej sceny z dzieciństwa, kiedy dziecko zostało ukarane za seksualną ciekawość.

8 Osobowość neurotyczną Wokulskiego scharakteryzował Jan Tomkowski w eseju *Neurotyczni bohaterowie Prusa*, w: tegoż *Mój pozytywizm*, Wydawnictwo IBL PAN, Warszawa 1993, s. 131-173.

9 Interesującą interpretację tego snu prezentuje P. Dybel *Pociąg do stacji Hollthurn*, w: tegoż *Okruchy psychoanalizy. Teoria Freuda między hermeneutyką a poststrukturalizmem*, Kraków 2009, Universitas, s. 133-152.

10 W pracy stosuję odniesienia w formie skrótów do następujących dzieł Zygmunta Freuda: A – *Analiza fobii pięciolatka*, w: tegoż *Dwie nerwice dziecięce*, przeł. R. Reszke, KR, Warszawa 2000; F – *Fragment analizy pewnej hysterii*, w: tegoż *Histeria i lęk*, przeł. R. Reszke, KR, Warszawa 2001; O – *Objaśnianie marzeń sennych*, przeł. R. Reszke, KR, Warszawa 1996; P – *Popędy i ich losy*, w: tegoż *Psychologia nieświadomości*, przeł. R. Reszke, KR, Warszawa 2007; Po – *Poza zasadą rozkoszy*, w: *Psychologia nieświadomości*; T – *Trzy rozprawy z teorii seksualnej*, w: tegoż *Życie seksualne*, przeł. R. Reszke, KR, Warszawa 1999; W – *Wykłady ze wstępu do psychoanalizy. Nowy cykl*, w: tegoż *Wykłady*, przeł. R. Reszke, KR, Warszawa 2010; Wy – *Wyparcie*, w: *Psychologia nieświadomości*; Z – *Zahamowanie, symptom i lęk*, w: *Histeria i lęk*.

Liczne elementy „realizmu psychiatrycznego”, o które zadbał Prus w swojej powieści, zgadzałyby się zatem z diagnozą Szumana. Wypada więc przyjąć, że owa nieoczekiwanie przerwana podróż koleją, w zderzeniu z pozostałymi okolicznościami natury miłosnej, przyczyniła się do uaktywnienia neurotycznej cechy osobowości Wokulskiego. Czy byłaby ona jednak możliwa do pomyślenia bez wynalazku kolei żelaznej?

W tym kontekście na szczególną uwagę zasługuje podróż Karola Borowieckiego (*Ziemia obiecana* Władysława Reymonta) z Berlina do Łodzi. Na wieść o płonącej fabryce bohater wynajmuje pociąg specjalny, którym dociera do Aleksandrowa, by tam przesiąść się na „ekstra-pociąg” do Łodzi, jadący przez Skierniewice i Koluszki. Trwająca wiele godzin podróż koleją wzmaga nerwowość Borowieckiego, hiperbolizuje jego lęki i niepokój: „męka niepokoju trwała wciąż, bez przerwy, zapuszczała swoje cienkie pazury we wszystkie nerwy, we wszystkie centra i rwała coraz boleśniej”¹¹. W trakcie tej nerwowej podróży następuje symbiotyczne zjednoczenie mężczyzny z maszyną: Borowski jednoczy się wewnątrznie z pędem i pracą lokomotywy, wczuwając się w jej mechanizm, a z kolei maszyna zdaje się współodczuwać niepokój bohatera. W wyobraźni Reymonta, jednego z najprzenikliwszych obserwatorów nowoczesności, w życiu blisko związanego ze środowiskiem kolejowym, granica między człowiekiem a maszyną staje się płynna.

Obydwa przykłady potwierdzają, że kolej stanowi ramy do wyrażania gwałtownych emocji: lęku i niepokoju (a także – jak się okaże – erotycznych uniesień). Po przyjeździe do Łodzi Karol nie okazuje już większych emocji na widok spalonej fabryki: „ani jeden nerw nie drgnął mu żalem; zdenerwowanie, wszystkie objawy i niepokoje, którymi szalał w pociągu, pierzchnęły wobec rzeczywistości, na którą patrzył”¹². Wydawać się więc może, że w dobie postępującej industrializacji kolej kształtuje nowy typ wrażliwości, która zaczyna cechować nowoczesnego mężczyznę.

2.

Celem niniejszego artykułu jest ukazanie sposobów, dzięki którym postępująca industrializacja i mechanizacja, której najwymowniejszym przejawem okazał się w XIX wieku wynalazek kolei żelaznej, wpłynął na ludzką psychikę, powodując tym samym wyłonienie się wiedzy o siłach (popędach)

11 W.S. Reymont *Ziemia obiecana*, wstęp i oprac. M. Popiel, Ossolineum, Wrocław 2014, s. 746.

12 Tamże, s. 756-757.

kierujących życiem człowieka. Ludzką psychikę zaczęto sobie wyobrażać, jako swoistego rodzaju urządzenie, działające wedle złożonych mechanizmów. Zygmunta Freuda do określenia psychiki używał pojęcia aparatu psychicznego¹³, dla którego punktem odniesienia były aparaty optyczne, np. mikroskop, lunoleta czy aparat fotograficzny (O, s. 452-454). Pragnę postawić hipotezę, którą będę starał się udowodnić, że prototypem licznych wyobrażeń dotyczących życia psychicznego stała się również maszyna parowa i lokomotywa, które odpowiedzialne są za pojawienie się w psychoanalizie aspektu dynamicznego. Ruch, który niewątpliwie za sprawą wynalazku kolei stał się obsesją nowoczesności, jest bowiem najistotniejszym elementem funkcjonowania aparatu psychicznego. Już w 1844 roku Anna Nakwaska, polska powieściopisarka i pamiętnikarka, obserwując odjazd parowozu na dworcu we Wrocławiu, pytała nie bez zdumienia: „Ileż to głębokich a filozoficznych postrzeżeń ta siła nicości, bo siła pary nie jestże owym niczym, co niejedną potęgą kieruje, nastroczyć by mogło?”¹⁴. „Siła nicości”, wywiedziona z pary, a wprawiająca w ruch żelazne kolosy, musiała zdumiewać nie tylko podróżnych. Kolej żelazna, podobnie jak ludzka psychika, kryła w sobie wiele tajemnic, które fascynowały ówczesnych i domagały się odkrycia.

Dyskurs związany z wynalazkiem kolei żelaznej interesował nie tylko inżynierów i pracowników kolei. Znacząco wpłynął na sposób myślenia człowieka, znajdując odzwierciedlenie w literaturze, filozofii, socjologii, prawie czy medycynie. Jak zauważył Walter Benjamin, szok związany z rozwojem techniki i rosnącą mechanizacją życia stał się w XIX wieku jednym z najbardziej dojmujących doświadczeń nowoczesności: „technika poddawała ludzką aparaturę zmysłową skomplikowanemu treningowi”¹⁵. Istotną rolę odegrał tu ruch komunikacyjny, a w szczególności miejski ruch uliczny, który „wywołuje w jednostce całą serię szoków i kolizji”¹⁶. Georg Simmel, analizując psychologiczne tło mieszkańców wielkich miast, zwrócił uwagę na szczególne „*natężenie podniet nerwowych*”, wynikające z szybkich, nieustannych zmian

13 Zob. hasło *aparat psychiczny*, w: J. Laplanche, J.-B. Pontalis *Słownik psychoanalizy*, przeł. E. Mordzelewska, E. Wojciechowska, WSiP, Warszawa 1996, s. 16-17. W dalszej części pracy stosuję skrót SP.

14 A. Nakwaska *Wspomnienie krótkiej podróży 1844 roku, „Pielgrzym” 1845 t. 1*, s. 223-224. Cyt. za: W. Tomasik *Inna droga*, s. 133.

15 W. Benjamin *O kilku motywach u Baudelaire’a*, przeł. A. Lipszyc, w: tegoż *Konstelacje. Wybór tekstów*, przeł. A. Lipszyc, A. Wołkiewicz, Wydawnictwo UJ, Kraków 2012, s. 287.

16 Tamże, s. 286.

zewewnętrznych i doznań wewnętrznych”¹⁷. Zastanawiano się powszechnie, jak wynalazek kolei żelaznej, a co za tym idzie, niespotykane dotychczas w takim wymiarze doświadczenie percepcji ruchu wpływa na ludzki organizm, a w szczególności na mózg i system nerwowy. Jak zauważa Etienne Trillat: „Wraz z rozwojem mechanizacji, a szczególnie kolei żelaznej, mnożą się urazy powodujące zaburzenia porównywalne z objawami hysterii o charakterze neurologicznym”¹⁸. Wynalazek kolei i wynikające z niego zagrożenia wpłynęły więc także na wynalezienie nowych zaburzeń o charakterze psychicznym. Zgodnie z wszelkimi teoriami neurozy powstającymi w XIX wieku nerwowość jest ceną, którą musi zapłacić nowoczesny obywatel świata za ujarznienie natury, a w szczególności za postęp techniczny i rozwój cywilizacji¹⁹.

Należy jednak zauważyć, że prawie równoległe z wynalazkiem kolei rozwija się również specyficzny dyskurs kolejowy, wywierający znaczący wpływ na język dyskursu medycznego, który opisuje procesy życiowe człowieka w kategoriach dynamiki i mechanizacji. Konsekwencje wynalezienia maszyny parowej są dalsze i przekładają się również na obraz człowieka jako maszyny napędzanej energią. Twierdzę zatem, że dyskurs kolejowy, a w szczególności analizowane w dalszej części szkicu koncepcje „nerwicy kolejowej” czy „fugi podróżniczej”, uznane dziś za prototypowe formacje męskiej hysterii, odegrały znaczącą rolę w rozwoju psychoanalizy. Ukształtowały także dyskurs literacki opowieści kolejowych Stefana Grabińskiego, jednego z najodważniejszych „inżynierów ludzkiej psychiki”. Na jego fantazmatyczny świat przygód kolejowych wpłynęło niewątpliwie pojęcie paniki moralnej związanej z nieprzewidywalnym w skutkach rozwojem technologicznym, mającym w przekonaniu współczesnych doprowadzić do kresu ludzkiej cywilizacji. Jedną z najwymowniejszych panicznych reakcji związanych z wynalazkiem kolei żelaznej wyraził węgierski filozof Max Nordau, autor głośnej rozprawy *Entartung* (1892), poświęconej krytyce cywilizacji europejskiej końca XIX wieku. Kreśląc wizję dekadentckiej nowoczesności, wychodził on z założenia, że każdy przejaw rozwoju industrialnego, każda czynność ludzkiego życia

17 G. Simmel *Mentalność mieszkańców wielkich miast*, w: tegoż *Socjologia*, przeł. M. Łukasiewicz, PWN, Warszawa 2005, s. 305.

18 E. Trillat *Historia hysterii*, przeł. Z. Podgórska-Klawe, E. Jamrozik, Ossolineum, Wrocław 1993, s. 131.

19 Zob. K. Kłosińska *Teorie neurozy*, w: tejże *Powieści o „wieku nerwowym”, „Śląsk”*, Katowice 1988, s. 10-39.

poddana mechanizacji, wpływa degenerująco na ludzki system nerwowy i cały organizm, powodując „wyniszczenie tkanek”:

Nawet niewielki szok podróży kolejowej, niepostrzeżony przez świadomość, bezustanne szumy, niezliczone widoki na ulicach wielkich miast, nieprzerwane napięcie w oczekiwaniu na pędzący bieg zdarzeń, ciągle wyczekiwanie nowych gazet, listonosza, gości, rujną naszą mózgi.²⁰

Ralph Harrington, analizując obszernie szereg prac medycznych i prawnych II połowy XIX wieku, podejmujących problematykę katastrof kolejowych w Wielkiej Brytanii oraz ich skutków, objawiających się nie tylko fizycznymi uszkodzeniami, lecz również objawami psychicznymi o charakterze nerwicowym, dostrzegł ciemną stronę wynalazku kolei żelaznej, która

wraz z jej prędkością, siłą i niebezpieczeństwem, stała się źródłem nerwowych i psychologicznych zaburzeń, nerwice związane z szokiem, jaki wywołało pojawienie się kolei w krajobrazie, wyczerpanie oraz sensoryczne zakłócenie podczas podróży, koszmar kolejowej katastrofy, obnażyły destrukcyjną, destabilizującą, degenerującą moc nowoczesnej technologii.²¹

3.

Laura Marcus, analizując związek wynalazku kolei żelaznej z pracami Freuda, twierdzi, że kolej miała wpływ nie tylko na rozwój założeń psychoanalizy, ale i na doświadczenia Freuda. Od dzieciństwa odczuwał on lęk przed koleją²². Uczona, zastanawiając się nad źródłami tego lęku, odwołała się do przeżyć Freuda związanych z opuszczeniem Freibergu na Morawach (obecnie Příbor w Czechach), gdzie się urodził i spędził pierwsze lata dzieciństwa.

20 M. Nordau *Degeneration*, William Heinemann, London 1895, s. 39. Przekład – T.K.

21 R. Harrington *The Neuroses of the Railway: Train, Travel, and Trauma in Britain, c. 1850-c. 1900*, s. 225-226. Rozprawa doktorska (University of Oxford 1998) dostępna na stronie <http://ora.ouls.ox.ac.uk/objects/uuid:28dfe6cd-64ea-4924-a7bd-234c002c0fae> (18.02.2015). Przekład – T.K.

22 Zob. L. Marcus *Psychoanalytic Training: Freud and the Railways*, w: *The Railway and Modernity. Time, Space, and the Machine Ensemble*, Peter Lang, Oxford 2007, s. 155-175.

Zostało ono zakłócone przez konieczność przeprowadzki z rodzinnego domu. Freud wraz z rodzicami udał się w podróż kolejową z Freibergu do Lipska, a następnie do Wiednia. Na stacji we Wrocławiu, z okna pociągu ujrzał płonąca lampę gazową i odniósł wrażenie, że znajduje się w piekle. Druga podróż kolejną, z Lipska do Wiednia, wiązała się z koniecznością nocowania razem z matką. W nocy Freud zobaczył matkę nagą i to rozbudziło jego libido. Zdaniem Marcus doświadczenia te ukształtowały kolejową fobię Freuda, a także wywarły znaczący wpływ na teorię kompleksu Edypa. Lęk przed kolejną przybrał w przypadku Freuda postać obsesyjnego wyobrażenia uciekającego pociągu, dlatego podczas podróży kolejną w dorosłym życiu Freud zawsze zjawiał się na dworcu z co najmniej godzinnym wyprzedzeniem. Lęk ten objaśnia Freud jako pocieszenie w związku z innym lękiem, lękiem przed śmiercią związanym z obrazem odjeżdżającego pociągu (O, s. 328-329).

Kolej odgrywa również ważną rolę w analizie przypadku małego Hansa, zamieszkałego wraz z rodzicami w Wiedniu (w pobliżu linii Kolei Północnej), skąd często jego rodzina wybierała się kolejną do Lainz i do Gmunden. Jednym z pierwszych obrazów wzbudzających niepokój połączony z ciekawością seksualną młodego pacjenta był widok lokomotywy: „w wieku trzech lat i dziewięciu miesięcy mały Hans na dworcu kolejowym przyglądał się spuszczeniu wody z lokomotywy. « – Zobacz, lokomotywa robi siusiu». « – Ale gdzie ona ma siusiaka?»» (A, s. 10) – pytał ojca. Autoerotyczne zainteresowanie posiadaniem penisa stało się centralną figurą przypadku małego Hansa, z czasem jednak uległo wyparciu i zostało związane z lękiem przed końmi. U jednego z nich zobaczył on bowiem dużego penisa, którego się wystraszył. Lęk przed końmi rozszerzył się początkowo o lęk przed ruchem ulicznym, a potem także kolejowym. Miał silny związek z pewnym zdarzeniem, które zanotował ojciec Hansa:

Dzisiaj rano Hans znowu sobie coś pomyślał: „Jakiś ulicznik jechał omnibusem, przyszedł konduktor i rozebrał chłopca całkiem do naga i kazał mu tam stać do samego rana, a rano chłopak dał konduktorowi pięćdziesiąt tysięcy guldenów, żeby mógł jechać omnibusem”.

(Naprzeciwko naszego domu znajduje się torowisko Kolei Północnej. Na boczniczy stoi tam drezyna, na której Hans kiedyś widział siedzącego ulicznika i też chciał tam usiąść. Powiedziałem mu, że nie wolno, bo przyjdzie konduktor. Drugim elementem tej fantazji jest wyparte życzenie nagości). (A, s. 55)

W trakcie analizy chłopca Freud zauważył, że „fantazja Hansa krąży «w znaku obcowania» [*der Verkehr*] i że konsekwentnie kroczy od ciągnącego wóz konia do kolei. W ten sposób wiąże się także z każdą fobią uliczną, z czasem także z lękiem przed koleją” (tamże).

Podobną strukturę fantazji zaobserwował Freud, analizując drugi sen Dory, rozgrywający się w scenerii stacji kolejowej:

Idę przez nieznanne mi miasto, spaceruję, oglądam obce mi ulice i place. [...] Idę więc na dworzec kolejowy i pytam ze sto razy: „Gdzie jest dworzec?”. Za każdym razem słyszę odpowiedź: „Pięć minut drogi”. Później widzę przed sobą gęsty las, do którego wchodzę – tam pytam spotkanego człowieka. Mężczyzna ten odpowiada: „Jeszcze dwie i pół godziny”. Proponuje, że dotrzyma mi towarzystwa. Odrzucam tę ofertę, idę dalej sama. Widzę przed sobą dworzec, ale nie mogę do niego dojść. Mam przy tym uczucie lęku, jak zwykle wtedy, gdy człowiek nie może we śnie iść dalej. Potem jestem w domu, musiałam tymczasem jakoś dojechać, ale nic mi o tym nie wiadomo. (F, s. 141)

W przypisie objaśniającym znaczenie dworca kolejowego we śnie pacjentki Freud, wskazując na dwuznaczność określenia *Verkehr* ('komunikacja', 'ruch', ale także 'obcowanie' i 'stosunek'), zauważa, że „«dworzec kolejowy» służy «obcowaniu»” (F, s. 145, przyp. 146), stanowiąc jednocześnie: „Psychiczne przebranie odczuwanego przez niektórych ludzi lęku przed koleją” (tamże). W obydwu przytoczonych przypadkach zachodzi istotne podobieństwo: lęk przed koleją jest sygnałem wyparcia myśli o obcowaniu płciowym. Symbolika związana z koleją jest w psychoanalizie Freudowskiej stałym elementem topografii seksualnej, wedle której stacja (ewentualnie tunel) symbolizuje kobiece genitalia, a pociąg – penis. Powrócą do niej w swoich studiach Melanie Klein i Jacques Lacan.

Zarówno w przypadku Hansa, jak i Dory uderza jeszcze jeden drobny szczegół: obecność przypadkowego mężczyzny, znajdującego się z poblizu torów kolejowych. W fantazji Hansa będzie nim ulicznik, wywołujący myśl o obnażeniu; we śnie Dory – napotkany w drodze na stację mężczyzna, którego ofertę pomocy Dora odrzuca. Jaka funkcję pełni ów przypadkowy uczestnik fantazji? Czy ma on coś wspólnego z postacią „obłąkanego wędrowca” i pojęciem *automatisme ambulatoire*, pojawiających się we wspomnianym śnie Freuda, o którym przyjdzie mi jeszcze pisać? Czy Hans i Dora spotkali kiedyś na swej drodze wędrowca opętanego pragnieniem ruchu? Trudno pokusić

się o jednoznaczną odpowiedź. Niewątpliwie między pracą marzenia sennego i fugą podróżniczą istnieją wyraźne zależności. We śnie Dory zwraca uwagę element amnezji: Dora nie pamięta, w jaki sposób pokonała drogę między stacją kolejową a domem, w którym się znalazła. Podróż koleją została przez nią wyparta. Podobna amnezja będzie cechować „obłąkanych wędrowców” w stanie fugi dysocjacyjnej: Tadasza Szygonia, a także Stanisława Wokulskiego.

Z uwagi na opisaną dwuznaczność słowa *ruch* (*Verkehr*) wielce interesującym zagadnieniem, sugerującym pośrednio odpowiedź na pytanie, w jakiej mierze wynalazek kolei żelaznej wpłynął na rozwój psychoanalizy, okazuje się również Freudowska teoria popędów, zarówno w jej pierwotnej, jak i wtórnej wersji. Pojęcie popędu obecne jest od samego początku rozwoju myśli psychoanalitycznej Freuda, jego ogólną definicję wprowadził on w *Trzech rozprawach z teorii seksualnej* (1905), a podsumowania tej teorii dokonał w późniejszej pracy *Popędy i ich losy* (1915). W obydwu rozprawach Freud posłużył się germańskim określeniem *Trieb*, oznaczającym „ruch, pęd”, lecz także „nacisk”, wyraźnie sugerującym kierunek. Podstawowym założeniem Freuda było przekonanie, że zachowaniem człowieka kierują rozmaite popędy, które mają swoje zmienne źródła (*Triebquelle*, zob. SP, s. 401-402), przypadkowe obiekty (*Objekt*, zob. SP, s. 177-180) i cel (*Triebziel*, zob. SP, s. 29-31), którym jest zaspokojenie. Istotą popędu jest zdaniem Freuda „nacisk” (*Drang*, niekiedy tłumaczony jako „napór”, zob. SP, s. 141):

Przez pojęcie *naporu* popędu rozumiemy jego moment motoryczny, sumę sił czy wielkość wymogu pracy, jaki jest przez niego reprezentowany. Cecha pędu to ogólna właściwość popędów, ba, to sama ich istota. (P, s. 61)

Powyższy przykład dowodzi, że Freud niewątpliwie wyobrażał sobie działanie popędu, odwołując się do podstawowych pojęć dynamiki, w której kluczową rolę odgrywa pojęcie ruchu. Zgodnie z Freudowską wykładnią Laplanche i Pontalis definiują popęd jako: „Dynamiczny proces, którego istotą jest nacisk (ładunek energetyczny, czynnik motoryczny) kierujący organizm ku celowi” (SP, s. 215). W definicji tej pojawia się konkretyzacja pojęcia naciśku rozumianego jako „ładunek energetyczny, czynnik motoryczny”, a więc również jako siła, która stanowi napęd. Konsekwencją przyjęcia dynamicznej koncepcji popędu jest również pojęcie zahamowania, przez które Freud rozumiał rozmaite formy ograniczenia funkcji popędu narzucone przez *ego* (Z, s. 201). Można więc uznać, że parametry takie jak ruch i hamowanie,

opisujące pracę lokomotywy parowej, są w psychoanalizie głównymi właściwościami aparatu psychicznego człowieka, wykonującego pracę równie mozolną jak ciągnięcie wagonów.

Szczególne miejsce w teorii popędów zajmuje pojęcie popędu seksualnego (*Sexualtrieb*, zob. SP, s. 219-220), który ma różne źródła, a także zmienne cele i przypadkowe obiekty, jest on ponadto definiowany w opozycji do popędu samozachowawczego (*Selbsterhaltungstrieb*, zob. SP, s. 223-225), którego stałym celem jest zaspokojenie niezbędnych dla życia jednostki potrzeb. Freud kładzie nacisk na zmienne koleje losu popędu seksualnego, który w swojej istocie jest nieuporządkowany i nieprzewidywalny. Może on więc prowadzić do osiągnięcia przyjemności seksualnej, ale może również przekształcić się w swoje przeciwieństwo (nienawiść, sadyzm) (zob. SP, s. 192-193) lub też skierować się przeciwko odczuwającej go osobie (autoagresja) (zob. SP, s. 389). Może także podlegać procesom wyparcia (zob. SP, s. 368-372), zahamowania (zob. SP, s. 375) oraz sublimacji (zob. SP, s. 313-314). Energię wprowadzającą popęd seksualny w ruch określił Freud mianem libido (W, s. 477). W późniejszym okresie, w rozprawie *Poza zasadą rozkoszy* (1920), Freud zmodyfikował tę pierwotną teorię popędów, wyróżniając dwa przeciwstawne popędy: popęd życia i popęd śmierci. Popęd seksualny i popęd samozachowawczy zostały tu włączone do popędu życia, którego uosobieniem stał się Eros, natomiast wszelkie popędy zmierzające do destrukcji lub autodestrukcji zostały wpisane w zakres popędu śmierci, któremu patronował Tanatos (Po, s. 161-215).

Freud próbował wyobrazić sobie popęd seksualny jako „pewien potencjał energii pędzący w pewnym kierunku. To właśnie od tego pędu wzięł on miano: popęd” (W, s. 478). Można zatem uznać, że między teorią popędu i figurą kolei żelaznej zachodzi dość wyraźne podobieństwo. Pierwszą i najbardziej oczywistą analogią jest „nacisk” libido, ów „ładunek energetyczny”, który wprawia w ruch zarówno człowieka, jak i parowóz. Ponadto popęd, niczym rozpędzony pociąg, zawsze zmierza w jakimś kierunku, ma swoje źródło i cel, chociaż mogą do niego prowadzić różne drogi. Analogia ta sięga nawet głębiej i dotyka dość powszechnego u schyłku XIX wieku przekonania, że niekontrolowany przez jednostkę popęd seksualny i brak zahamowań w jego realizacji mogą doprowadzić ją do katastrofy – metaforą takiego wyobrażenia jest rozpędzony pociąg, który wymknął się spod kontroli maszynisty.

Interesująca argumentacja, rzucająca pełniejsze światło na analogię popędu seksualnego i kolei, pojawia się w *Trzech rozprawach z teorii seksualnej*, w których Freud, analizując m.in. przejawy dziecięcej seksualności, dowodził,

że źródłem popędu seksualnego jest zjawisko pobudzenia. W swojej koncepcji Freud przywiązuje dużą wagę do tzw. pobudzeń mechanicznych, wywołanych przez „rytmiczne mechaniczne wstrząśnienia ciała”, o których pisze w związku z przyjemnością odczuwaną podczas jazdy pociągiem. Warto przytoczyć dłuższy ustęp:

Wstrząsy wywołane przez jazdę wozem i później podczas jazdy koleją wywierają na starsze dzieci tak fascynujące oddziaływanie, że w każdym razie wszyscy chłopcy kiedyś w życiu przejawiają pragnienie zostania konduktorem czy woźnicą. Wszystko, co wiąże się z koleją, staje się przedmiotem ich wielkiego zainteresowania, któremu poświęcają sporo uwagi, a w wieku, gdy puszczają wodze fantazji (tuż przed okresem dojrzewania), przedmioty związane z koleją tworzą rdzeń symboliki wybitnie seksualnej. Przymus takiego powiązania jazdy koleją z seksualnością wynika najwyraźniej z rozkosznego charakteru doznań ruchowych. Jeśli dojdzie do tego wyparcie, które każe tak wielu ulubionym aktywnościom dziecięcym obrócić się w przeciwieństwo, wówczas te same osoby jako ludzie dorastający czy dorośli będą reagować na kołysanie czy huśtanie nudnościami, jazda koleją będzie ich strasznie wyczerpywać lub powodować napady lęku, a *lęk przed koleją* chronić ich będzie przed powtórką tego przykrego doświadczenia. (T, s. 91-92)

Obserwacja ta pozwoliła Freudowi sformułować ogólniejszą tezę, w myśl której dowodził on, że „rozkosz wywołana biernym odczuwaniem ruchu jest doznaniem natury seksualnej czy przyczyną pobudzenia seksualnego” (T, s. 92). Ruch, w tym przypadku ruch pociągu, jest tutaj bodźcem wpływającym na popęd seksualny człowieka. Potwierdzenie tej tezy znaleźliśmy już w przypadku małego Hansa: pierwotna fascynacja lokomotywą pod wpływem wyparcia przeradza się w lęk przed ruchem omnibusów ulicznych i kolei. Wydawać się może, że przyczyna lęku przed koleją, którego doznaje Wokulski, również leży w wypartej seksualności.

Interesującym przejawem dziecięcego zainteresowania koleją, o którym pisze Freud, może okazać się seria pięciu zachowanych fotografii lokomotyw, wykonana w latach 1899-1900 w Zakopanem i we Lwowie przez 14-letniego Stanisława I. Witkiewicza²³. O wpływie zauroczenia koleją na

²³ Fotografie te należą do pierwszych wykonanych samodzielnie fotografii Witkiewicza, które zachowały się w postaci szklanych negatywów. Znajdują się w zbiorach Muzeum Tatrzańskie-

twórczość Witkacego pisał interesująco Wojciech Tomasik, analizując *Szaloną lokomotywę* Witkacego, i przytaczając opinię ojca Witkiewicza: „Stasiek jest w fazie miłości do lokomotywy”, „ideałami jego są teraz lokomotywy, które fotografuje i uwielbia”. Zachowane fotografie Witkacego świadczą nie tylko o kształtującym się zmysle artystycznym przyszłego malarza, ale stanowią także interesujący przykład trainspottingu²⁴, którego psychologię należy łączyć z Freudowską koncepcją popędu seksualnego. Chłopcę fascynację koleją należy również skonfrontować z późniejszym lękiem Witkacego przed mechanizacją, którego symbolem jest figura „szalonej lokomotywy”, zaczerpnięta – jak dowodzi Tomasik²⁵ – z opowiadań Stefana Grabińskiego, ale mająca swoje źródło w doświadczeniu nowoczesności. W myśl Freudowskiej koncepcji o pobudzeniu mechanicznym lęk ten może być sygnałem wyparcia.

Fragment dotyczący mechanicznego pobudzenia popędu nasuwa przypuszczenia, że Freud znał specjalistyczne prace lekarzy zajmujących się zjawiskiem „nerwicy kolejowej”, określanej też mianem *railway spine*. Z fenomenem tym zetknął się on niewątpliwie w trakcie praktyki w klinice Salpêtrière doktora Charcota na przełomie lat 1885/1886, który zajmował się wówczas również przypadkami męskiej hysterii, pojawiającej się na skutek częstych wypadków związanych z pracą na kolei czy też w wyniku licznych katastrof kolejowych, które w latach 1865-1885 stały się istotnym przedmiotem zainteresowania prawników oraz lekarzy²⁶. Wynikało ono z częstych procesów o odszkodowania, w trakcie których osoby poszkodowane w wypadkach domagały się od przedsiębiorstw kolejowych zadośćuczynienia za cierpienia fizyczne i psychiczne związane z doświadczeniem katastrofy kolejowej. Lekarze sądowi, zajęci wpływem katastrof na system nerwowy człowieka,

go w Zakopanem. Ich reprodukcje zostały zamieszczone w książce: E. Franczak, S. Okołowicz *Przeciw Nicości. Fotografie Stanisława Ignacego Witkiewicza*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1986, fot. nr 73, 74, 76-78.

24. Specyficzne hobby, polegające na obserwowaniu pociągów oraz rejestrowaniu numerów bocznych lub nazw taboru kolejowego, a także jego fotografowaniu i filmowaniu. Co ciekawe, mimo że hobby to powszechnie uważane jest za typowo męskie, należy wspomnieć, że pierwsze świadectwo trainspottingu zostało zarejestrowane w 1861 roku przez czternastoletnią dziewczynkę, Fanny Johnson, prowadzącą notatnik, w którym zapisywała imiona i numery lokomotyw widzianych na liniach Wielkiej Zachodniej Kolei Żelaznej (Great Western Railway). Informacje te zawdzięczam wystawie *Trainspotting* zorganizowanej przez National Railway Museum w Yorku w dn. 26.09.2014-15.03.2015.

25. T. Tomasik *Ikona nowoczesności*, s. 165-166.

26. Zob. E. Trillat *Historia hysterii*, s. 131-138.

próbowali sporządzić systematyczną klasyfikację schorzeń kolejowych. Istotną rolę odegrały tu rozprawy brytyjskich (John E. Erichsen, Herbert W. Page) i niemieckich lekarzy (Hermann Oppenheim), którzy wskazywali nie tylko na przypadki urazów spowodowanych uszkodzeniami ciała, lecz także na urazy psychiczne osób, które nie odniosły żadnych obrażeń fizycznych, zaś symptomatyka tych objawów zbliżona była do obrazu hysterii²⁷. Do problemu tego powrócił Freud w pracy *Poza zasadą rozkoszy*, w której posłużył się określeniem „nerwicy traumatycznej” (*Traumatische Neurose*, zob. SP, s. 167-169), łączącej funkcjonujące w psychiatrii i neurologii pojęcie „nerwicy kolejowej” z pojęciem „nerwicy wojennej”, której mechanizm został rozpoznany w związku z traumatycznymi doświadczeniami mężczyzn, którzy ulegli wypadkom podczas walk na froncie I wojny światowej. Zdaniem Wolfganga Schivelbuscha koncepcja nerwicy traumatycznej jako „poważnego przełamania ochrony przed bodźcami” (Po, s. 185) odzwierciedla w ogólnym aspekcie sposób, w jaki Freud wyobrażał sobie wpływ mechanizacji życia, a więc także kolei, na procesy psychiczne i percepcję człowieka²⁸.

4.

Pokrewieństwa między światem opowiadań z cyklu *Demon ruchu* a psychoanalizą Zygmunta Freuda wydają się nader oczywiste. Wskazywał na nie sam Grabiński, opisując genezę powstania *Maszynisty Grota*. Odniósł się on bezpośrednio do takich pojęć jak marzenie senne czy uraz psychiczny, usiłując odkryć „w duchu klinicznym”²⁹ motywy działania obłąkanego maszynisty. Późniejszy monografista Grabińskiego, Artur Hutnikiewicz, źródeł dynamicznej koncepcji bytu obecnej w opowiadaniach z *Demona ruchu*, dopatrywał się przede wszystkim w filozofii Bergsona oraz w psychoanalizie Freuda. Kolej żelazna wraz z jej symboliką ruchu odkryła przed Grabińskim nieznanym dotychczas i tajemnym obszar ludzkiej psychiki, związany ściśle z fantazmowaniem. Jak zauważyła Krystyna Kłosińska, podstawowym budulcem licznych

27 Zob. rozdz. 9. *Railroad Accident, 'Railway spine' and Traumatic Neurosis*, w: W. Schivelbusch *The Railway Journey: the Industrialization of Time and Space in the 19th Century*, The University of California Press, Berkeley-Los Angeles 1986, s. 134-149.

28 Zob. rozdz. 10. *Stimulus Shield: or, the Industrialized Consciousness*, w: W. Schivelbusch *The Railway Journey...*, s. 159-170.

29 S. Grabiński *Z mojej pracowni. Opowieść o „Maszyniście Grocie”*. *Dzieje noweli – przyczynek do psychologii tworzenia*, „Skamander” 1920 t. 1, z. 2, s. 109.

opowieści Grabińskiego jest nie tyle szaleństwo i obłąd, co fantazmowanie, które opiera się szaleństwu, ukazując rzeczywistość pożądania³⁰. Sceneria kolejowa stanie się więc dla Grabińskiego uprzywilejowaną przestrzenią fantazmatu. Jak wspominał Artur Hutnikiewicz:

Grabiński lubił kolej, lubił podróże kolejowe, nosił się nawet przez czas pewien [...] z zamiarem wstąpienia w służbę kolei. Pracując nad wspomnianym cyklem opowiadań [*Demon ruchu* – dop. T.K.] pisarz zaznajamiał się bardzo rzetelnie z realiami życia kolejowego. Wtajemniczał go w arkanach owego życia jego szwagier, fachowiec w tej dziedzinie, inżynier kolejowy Wiktor Sankowski. Grabiński przeprowadzał wywiady z ludźmi kolei, wysiadywał godzinami na przemyskim dworcu śledząc ruch pociągów, badał technikę obsługiwanego parowozów, błądził wśród labiryntu szyn i zwrotnic, by się wprawić w nastrój i nasycić aurą tego innego, obcego mu dotąd życia.³¹

Maszynista Grot jest opowiadaniem, w którym autor usiłował spłacić symboliczny „haracz motywowi klinicznemu” związanemu z urazem psychicznym:

[...] ideałem Grota była szalona jazda w linii prostej, bez zboczeń, bez obiegów, jazda opętana, bez tchu, bez postojów, wichrowy pęd maszyny w błękitniejące mgłą oddale, skrzydlata gońba w nieskończoność. Grot nie cierpiał jakiegokolwiek mety. Od czasu tragicznej śmierci brata wytworzył się szczególnie uraz psychiczny, objawiający się w lęku przed wszelkim celem, przed wszelkim dowolnego rodzaju końcem, kresem. Ukochał całą mocą wieczystość dążenia, znojnosc zasięgów, zniemawidził realizację dopięć, drżał przed momentem spełnień z obawy, by w owej ostatniej, rozstrzygającej chwili nie zaskoczył go zawód, nie pękła napięta struna, by nie stoczyć się w przepaść, jak wtedy – jak Oleś przed laty... (*Maszynista Grot*, s. 7-8)³²

³⁰ Zob. K. Kłosińska Stefana Grabińskiego „Kochanka Szamoty”, czyli o tym, jak mężczyzna rodzi kobietę, w: tejsze *Fantazmaty. Grabiński – Prus – Zapolska*, Wydawnictwo UŚ, Katowice 2004, s. 13-57.

³¹ A. Hutnikiewicz *Twórczość literacka Stefana Grabińskiego (1887-1936)*, PWN, Toruń–Łódź 1959, s. 149.

³² Utwory Stefana Grabińskiego cytuję za wydaniem: *Demon ruchu. Nowele*, Księg. J. Czernecki, Warszawa–Kraków 1919, z podaniem tytułu opowiadania i numeru strony.

Nerwowe pobudzenie maszynisty Krzysztofa Grota, przejawiające się w postaci obsesyjnego lęku przed zatrzymaniem pociągu na stacji kolejowej, który można odczytać jako klasyczne zahamowanie przed zaspokojeniem popędu, jest w efekcie skutkiem urazu psychicznego związanego z traumą wojny, podczas której Grot stał się naocznym świadkiem tragicznej śmierci własnego brata, Olesia. *Maszynista Grot* jest więc opowieścią, w której nerwica wojenna spotyka się z nerwicą kolejową.

Pojęcie nerwicy kolejowej musiało być zapewne dobrze znane Stefanowi Grabińskiemu, skoro pojawia się ono w kilku kolejowych opowiadaniach. Na nerwicę kolejową cierpią: Godziemba (*W przedziale*), Agapit Kluczka (*Wieczny pasażer*) czy Zabrzęski (*Przypadek*), ale ogólna atmosfera nerwowości udziela się prawie wszystkim bohaterom opowiadań Grabińskiego, podróżującym pociągiem. W opowiadaniach Grabińskiego pojęcie „nerwicy kolejowej” ma jednak wyraźnie erotyczny aspekt, który łączy się z pojęciem „mechanicznego pobudzenia”, znanym z teorii Zygmunta Freuda.

Nerwica kolejowa Godziemby przejawia się szczególnie podnieceniem, wynikającym z pędu pociągu.

Godziemba był fanatykiem ruchu. Zwykle cichy i nieśmiały marzyciel z chwilą wstąpienia na stopnie wagonu przemieniał się nie do poznania. Znikała niezaradność, szczała gdzieś bojaźliwość a zaciągnięte mgłą trwożliwej zadumy oko nabierało połysków energii i siły; notoryczny „śniarz na jawie” i niedołęga przeistaczał się nagle w pełnego woli i poczucia własnej wartości życiowca. [...]

Tkwilo coś w istocie pędzącego pociągu, coś, coś co galwanizowało słabe nerwy Godziemby – podniecało silnie choć sztucznie nikłą energią życiową. [...]

Ruch parowozu udzielał się nie tylko fizycznie; rozmach maszyny przyspieszał tętna psychiczne, elektryzował wolę, usamodzielniał; „nerwica kolejowa” zdawała się przetwarzać u przerafinowanego wrażliwca w czynnik poniekąd dodatni, pozytywny lubo chwilowy. Spotęgowane podniecenie utrzymywało przez czas trwania jazdy na sztucznej wyżynie zwykle wątłe władze życiowe Godziemby, by po ustąpieniu „szczęśliwych” warunków przejść w stan tym głębszej prostracji; pociąg w ruchu działał nań jak morfina, zastrzyknięta w żyły nałogowca. (*W przedziale*, s. 106-107)

Jazda pociągiem, niczym narkotyk, w sposób sztuczny pobudza nikłe, na co dzień osłabione siły życiowe tego „przerafinowanego wrażliwca”,

powodując jego diametralną przemianę z „nieśmiałego marzyciela” w zdobywcę; z chłopca w mężczyznę. Kolej intensyfikuje doznania, otwiera przestrzeń dla nowych doświadczeń: „Godziemba lubił nadzwyczaj jazdę pociągiem i niejednokrotnie wymyślał sobie fikcyjne cele podróży, byle tylko opiumizować się ruchem” (tamże, s. 108). Podczas jednej z takich bezcelowych podróży Godziemba zadzierzgnął w przedziale pociągu znajomość z młodym małżeństwem Rastawieckich. Szczególne zainteresowanie wzbudziła w nim żona inżyniera, Nuna, ku której Godziemba poczuł „nieprzeparty pociąg”, trudny zresztą do wytłumaczenia, gdyż pani Nuna „nie odpowiadała jego ideałowi” i „nie można było nazwać jej piękną”. Godziemba, który „był raczej naturą chłodną, pod względem płciowym wstrzemięźliwą”, przechwytuje jednak wstydlive i zalotne spojrzenie kobiety, które wznieca w nim „potajemny żar pożądania”. W pewnym momencie mimowolnie zetknęły się ich kolana. Perwersyjne ocieranie, wzmożone rytmicznymi wstrząsami pędzącego pociągu, czyli – mówiąc za Freudem – mechanicznym pobudzeniem, wywołuje w obojgu utajonego „demonia płci”. Kiedy inżynier znużony monotonną jazdą pociągu zasypia, Godziemba i Nuna za przepierzeniem przedziału padają sobie w ramiona. Zapamiętali w szale miłosnego uniesienia, którego opisowi Grabiński poświęcił wiele uwagi, nie spostrzegli przebudzenia inżyniera, który rzuca się na rywala. Między mężczyznami wywiązuje się gwałtowna walka, która kończy się śmiercią inżyniera rzuconego podczas jazdy z pomostu wagonu. Po wyjściu z pociągu Godziemba, wtapiając się w dworcowy tłum, porzuca kobietę, którą uwiódł. Odrzuca rolę zdobywcy, przestaje być mężczyzną i powraca do stanu lękliwej prostracji, charakterystycznej dla fugi dysocjacyjnej. Jak bowiem puentuje historię Godziemby narrator: „rozpoczęła się szalona ucieczka wśród zaułków nieznanego miasta...” (tamże, s. 123).

Przykład Godziemby, który staje się mężczyzną jedynie podczas jazdy koleją, doskonale potwierdza tezę Herberta Sussmana, że w XIX wieku seksualność męska została wyraźnie zredefiniowana przez rozwój techniki i cywilizacyjny postęp związany z ekspansją przemysłowego kapitalizmu³³. Zdaniem amerykańskiego badacza rewolucja przemysłowa wytworzyła nowe formy męskości. Szczególną rolę odegrała tutaj maszyna parowa, która zastąpiła siłę mięśni męskiego ciała, dewaluując wcześniejszy model męskości, wywiedziony z antycznego kultu ciała czy kultury agrarnej. Odwołując się do

33 Zob. H. Sussman *Masculine Identities. The History and Meanings of Manliness*, Praeger, Santa Barbara 2012, s. 80-99.

pracy Ansona Rabinbacha³⁴, w myśl której sformułowanie praw termodynamiki wpłynęło w XIX wieku na wytworzenie nowego obrazu ciała – ciała jako silnika (*motor*), Sussman dowodzi, że męskie ciało to żywa maszyna, której najwymowniejszym symbolem okazuje się lokomotywa parowa³⁵. W niniejszym ujęciu męskość nie funkcjonuje samoistnie jako stan dany przez naturę, lecz wytwarza się w relacji z urządzeniami nowoczesnego świata. Można wręcz uznać, że jest ona zdarzeniem przestrzennym wpisanym w architekturę nowoczesnego miasta-pasażu, którego nowym budulcem staje się żelazo. Zdaniem Benjamina to miejskie pasaże wytworzyły nowy „rodzaj” (w sensie *gender*) męczyzny – *flâneura*³⁶. W przypadku małego Hansa inicjacja w męskość dokonywała się za sprawą wyjścia z domu i włączenia się w ruch uliczny. W opowiadaniach Grabińskiego miejscem, które wytwarza i podtrzymuje tożsamość, jest świat kolei żelaznej. Stawia on przed męskością nowe wyzwania, którym jednak nowoczesny mężczyzna nie jest w stanie sprostać. Ze światem żelaznych maszyn kontrastują bowiem słabi, neurasteniczni bohaterowie opowiadań Grabińskiego, którzy poza światem kolei jawią się niczym „życiowe kaleki”. Żyją jak bez nogi. Kolej przywraca im godność, staje się protezą ich męskości.

5.

Aby objaśnić pojęcie fugi dysocjacyjnej, powróćmy jednak do Freuda i pewnej podróży koleją, w trakcie której ogarnął go sen na jawie. W pewnym momencie Freud przebudził się i uprzytomnił sobie, że znajduje się w zupełnie innym wagonie niż ten, do którego wsiadł. Nie pamiętał jednak momentu przesiadki, doszedł więc do wniosku, że musiał się przesiąść podczas snu:

34 Por. A. Rabinbach *The Human Motor: Energy, Fatigue, and the Origins of Modernity*, University of California Press, Berkeley–Los Angeles 1992.

35 Warto dodać, że pojęcie „żywej maszyny” Herbert Sussman wprowadził we wcześniejszej książce *Victorian Technology. Invention, Innovation, and the Rise of the Machine*, Praeger, Santa Barbara 2009. W rozdziale zatytułowanym *The Living Machine and the Victorian Computer* kreśli wiktoriańską koncepcję ludzkiego ciała jako maszyny, w której zacierają się granice między tym, co ludzkie, a tym, co mechaniczne. W świecie wiktoriańskim maszyny często były postrzegane jako żywe istoty, częstokroć ludzkie (o czym może świadczyć praktyka nadawania „imion” np. lokomotywowi czy statkom) i odwrotnie – ludzkie ciała postrzegane były jako maszyny.

36 Zob. W. Benjamin *Pasaże*, przeł. I. Kania, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2005.

W jaki sposób nagle znalazłem się w innym przedziale? Nie mogłem sobie przypomnieć, bym się przesiadał. A wobec tego pozostało tylko jedno wyjaśnienie: musiałem opuścić wagon w czasie snu – to rzadkie zjawisko, potwierdzone jednak przykładami z doświadczenia neuropatologa. Znamy bowiem osoby, które podejmują podróże koleją znajdując się w stanie zamroczenia, nijak nie zdradzają, że ich zachowanie odbiega od normy, w końcu jednak na jakiejś stacji dochodzą do siebie i zdumiewają się w powodu luki w pamięci. A więc jeszcze we śnie uznają się za przypadki takiego *automatisme ambulatoire*. (O, s. 388)

We śnie tym Freud, podobnie jak Dora w swoim drugim marzeniu sennym, doświadcza amnezji, którą wyjaśnia zjawiskiem *automatisme ambulatoire*. Niewątpliwie pojęcie to przeniknęło do myśli Freuda za sprawą wykładu Jean-Martin Charcota, który w 1888 roku zainteresował się zjawiskiem fugi podróżniczej (dysocjacyjnej), zwanej także „ucieczką histeryczną”, „dromomania” lub „poriomanią”, a opisaną po raz pierwszy w rozprawie doktorskiej lekarza Philippe’a Auguste’a Tissie pod tytułem *Les aliénés voyageurs* (1887), mającej za podstawę przypadek Jeana Alberta Dadas (ur. 1860), pracownika kompanii gazowej z Bordeaux. Freud mógł poznać również przypadek Alberta z późniejszej pracy Tissie, *Les rêves, physiologie et pathologie* (1897), poświęconej problematyce snów, do której, w sposób dość ogólny, kilkakrotnie odwołuje się on w *Objaśnianiu marzeń sennych*.

Współcześnie przypadek Alberta jest szeroko analizowany przez kanadyjskiego filozofa nauki Iana Hackinga, uznającego go za przykład pierwszego zdiagnozowanego „obłąkanego wędrowca” (*fugueur*), którego barwna biografia dostarczyła psychiatrom obszernej wiedzy na temat męskiej histerii³⁷. W wieku 26 lat trafił on do szpitala Saint-André w Bordeaux z powodu zaburzeń związanych z obsesyjną manią podróżowania. Ów młody mężczyzna dostał się pod obserwację młodego studenta medycyny Philippe’a Tissie, który posługując się techniką hipnozy, zdiagnozował i opisał zaburzenie polegające na powtarzających się, kompulsywnych atakach, podczas których pacjenci, znajdujący się często w stanie zamroczenia i amnezji, opuszczają domowe pielesze i bez wyraźnej przyczyny podejmują niezaplanowane podróże w nieznanne miejsca. Osoby te zazwyczaj nie potrafią wytłumaczyć

37 W opracowaniu niniejszego materiału korzystałem z monografii Iana Hackinga *Mad Travelers: Reflections on the Reality of Transient Mental Illnesses*, University of Virginia Press, London 1998, zawierającej obszerne fragmenty rozprawy Tissie w przekładzie na język angielski.

przyczyn ani opisać przebiegu tych podróży. Z letargu „budzą się” zazwyczaj w obcym mieście, wysoce zaniepokojeni i nieprzyjemnie zaskoczeni sytuacją i miejscem, w którym się znaleźli. Częstokroć wchodzą również w konflikt z prawem, gdyż najczęściej podróżują bez biletów, bez pieniędzy i bez dokumentów potwierdzających tożsamość. Zdarza się nawet, że w pierwszym momencie nie pamiętają, kim są i skąd przyjechali. Nie przypominają jednak szaleńców ani nędzarzy. Ich powierzchowność zazwyczaj nie budzi najmniejszych zastrzeżeń, są nienagannie ubrani i rzadko kiedy zdradzają się ze swoją obsesją. Jeśli nie narażają się strażnikom prawa, pozostają niezauważeni i nie wyróżniają się z tłumu. Ponadto, jak zauważa Hacking, przypadki „podróżniczej fugi” były w XIX wieku wysoce upłciowione i uklasowane: „obłądnymi wędrowcami” byli najczęściej mężczyźni wywodzący się z klasy robotniczej lub ze średnio zamożnego mieszczaństwa. Przypadek Alberta należy pod tym względem do arcyciekawych, choć obecnie trudno stwierdzić, które wydarzenia z jego życia są prawdziwe, skoro doświadczył on amnezji, a które zostały wytworzone w interakcji między lekarzem i pacjentem, ponieważ wiele informacji na ich temat pojawiło się w wyniku sugestii hipnotycznej. Hacking, bazując na informacjach podanych w rozprawie Tissie, rekonstruuje bogatą historię przypadku Alberta, z której wyłania się przekonanie, że *automatisme ambulatoire* za sprawą odkryć Tissie i Charcota, ujęty jako jednostka chorobowa, stał się klasycznym przykładem szaleństwa i męskiej hysterii w dobie nowoczesności. O ile jednak histerię odczytywano zwykle jako język ciała kobiecej niemocy, o tyle fuga dysocjyjna stała się językiem ciała męskiej hysterii³⁸.

Postać „obłąkanego wędrowca”, który pod wpływem nieokreślonego bodźca, wiedziony nieodpartym pędem, zmienacka, bez konkretnej przyczyny opuszcza swój dom i podejmuje kompulsywną podróż w odległe miejsca, stała się na przełomie wieków, o czym świadczy Freudowski sen czy też – jak sądzę – tajemnicza postać „ulicznika” ujrzanego przez małego Hansa, nieodłącznym elementem świata kolejowego. Pojawia się też ona w cyklu kolejowych opowiadań Stefana Grabińskiego, w tytułowym *Demonie ruchu* oraz w *Smoluchu*. Chodzi o wspólną dla obydwu opowiadań zagadkową postać pasażera Szygonia, podróżującego pociągiem bez biletu. W *Smoluchu* zostaje on dostrzeżony przez równie tajemniczego konduktora Błażka

38 Zob. I. Hacking, „*Automatisme Ambulatoire*: Fugue, Hysteria and Gender at the Turn of the Century, „*Modernism/Modernity*” 1996 vol. 3, no. 2, s. 31-43.

Boronia, nader nieprzyjaznego wobec podróżnych człowieka, a jednocześnie miłośnika kolei, ogarniętego pasją ruchu:

Boroń zasadniczo nie cierpiał pasażerów; irytowała go ich „praktyczność”. Dla niego istniała kolej dla kolei, nie dla podróżnych. Zadaniem kolei było nie przewożenie ludzi z miejsca na miejsce w celach komunikacyjnych, lecz ruch jako taki i pokonywanie przestrzeni. [...] Stacje były nie na to, żeby na nich wysiadać, lecz by mierzyły przebytą drogę; przystanie kolejowe były probierzem jazdy, ich kolejna zmiana, jak w kalejdoskopie, dowodem postępów ruchu. (*Smoluch*, s. 67)

Niechęć, a wręcz pogardę wobec pasażerów wzbudzała w nim celowość podróży, wynikająca z potrzeby przemieszczenia się z jednego miejsca w drugie. Ideałem podróżnego stał się dla Boronia „beziemienny włóczęga”, podróżujący „bez centa przy duszy”, „bez określonego celu, tak sobie, w przestrzeń, dla przyjemności, z wrodzonej potrzeby ruchu” (tamże, s. 69). Takim „obląkanym wędrowcem” – by użyć literackiej parafrazy doktora Tissie – okazał się niewątpliwie „niejaki Szygoń”, podróżujący bez biletu pierwszą klasą „między Wiedniem a Triestem”, sympatyczny i zamożny właściciel ziemski z Królestwa Polskiego, jak domniemywał Boroń. Wobec innych „uchodził za wariata”, lecz Boroń uważał, że „jeśli w ogóle był bzikiem, to bzikiem w wielkim stylu”. Zapytany przez konduktora „dokąd jedzie, odpowiedział, że właściwie sam nie wie, gdzie wsiadł, dokąd zdąża i po co”. Wyznał jedynie: „muszę jechać naprzód, coś mnie pędzi”. Niewątpliwie Szygoń był dla Boronia doskonałym podróżnym, jedną z nielicznych pereł „w morzu hołoty” (tamże, s. 70-71).

Najobszerniejszy i chyba jedyny znany mi literacki opis, a w zasadzie drobiazgowo studium fugi dysocjacyjnej przedstawił Grabiński w opowiadaniu *Demon ruchu*, w którym ponownie spotykamy bohatera Szygonia. Znajdując się „w stadium jednej ze swych słynnych «ucieczek»” (tamże, s. 45), „w stanie jakby zbliżonym do transu” (tamże, s. 49) pędzi on pociągiem kontynentalnym kursującym z Paryża do Madrytu:

[...] był w tych improwizowanych jazdach Tadeusza Szygonia pewien rys tajemniczy i niewyjaśniony; ich bezcelowość, zupełna niepamięć zdarzeń ubiegłych, dziwna a mnezja obejmująca wszystko, cokolwiek się stało od chwili wyjazdu aż do momentu przybycia w nieznaną stronę, świadczyły wymownie, że zjawisko było co najmniej zagadkowe. [...]

Najciekawszym z wszystkiego był zapewne stan Szygonia w ciągu „ucieczki” – stan niemal zupełnego zautomatyzowania z przewagą elementów podświadomych.

Jakaś ciemna moc wyrwała go z domu, pędziła na dworzec, pchała do wagonu – jakiś nieprzewyciężony nakaz zmuszał do porzucenia nieraz wśród głębokiej nocy wygodnego posłania, wiódł jak skazańca przez labirynt ulic, usuwając z drogi tysiące przeszkód, wsadzał do przedziału i wysyłał w szeroki świat. [wyróżnienie – T.K.]

Opisując stan psychiczny bohatera podczas podróży pociągiem, Grabiński nie szczędzi istotnych szczegółów, jednoznacznie wskazujących, że mamy do czynienia z objawami fugi podróżniczej (*automatisme ambulatoire*), którą Grabiński tłumaczy zresztą dosłownie jako „ucieczka” (łac. *fuga*) i definiuje jako „stan niemal zupełnego zautomatyzowania z przewagą elementów podświadomych”. Jej nieodłącznymi symptomami są: kompulsywne i bezcelowe podróże, stan somnambulicznego transu, całkowita amnezja, odrealnienie, lęk po przebudzeniu, poczucie obcości.

Co tak naprawdę pędzi i gna Szygonia? Dlaczego dręczy go „demon ruchu” i czym on w istocie jest? Grabiński stara się odpowiedzieć na to pytanie, lecz nie bezpośrednio, a stosując logikę peryfrastycznych niedopowiedzeń: motorem działań jest „jakaś ciemna moc”, „jakiś nieprzewyciężony nakaz”. „Demon ruchu”, który dręczy Szygonia, gnając go w najrozmaitsze zakątki świata, jest niewątpliwie literacką parafrazą *automatisme ambulatoire*, o którym Grabiński (podobnie jak w przypadku pojęcia nerwicy kolejowej) z pewnością słyszał. Te dwa XIX-wieczne syndromy, ukazujące ciemne strony nowoczesnego doświadczenia męskości: „nerwica kolejowa” i „fuga podróżnicza” – splatają się w fantazmatycznym świecie opowieści kolejowych Grabińskiego, ukazując wypierany z świadomości społecznej, przejmujący i dramatyczny obraz męskiej hysterii. Kompulsywna ucieczka od siebie, która przybiera postać kolejowej włóczędzy, jest ukrytym sygnałem wyparcia treści popędowych. W psychoanalizie Freudowskiej – jak wiadomo – kluczową, wręcz paradygmatyczną metaforą wyparcia jest pragnienie ucieczki. W przypadku Szygonia pragnienie to przyjmuje formę fugi dysocjacyjnej. Wiadomo jednak, że: „w wypadku popędu ucieczka na nic się nie przyda, albowiem «ja» nie może uciec przed samym sobą” (W, s. 79). Wyparte popędy powracają więc w postaci nasilonego lęku, który popycha bohatera do kolejnych podróży na oślep. Kolej w opowiadaniach Grabińskiego prawie zawsze unosi swoich pasażerów w przestrzeń nieświadomości, a ruch jest alegorią popędu.

6.

W dyskursie psychoanalitycznym kolej jest wymownym przykładem symbolizacji płci, a także upłciowienia przestrzeni³⁹. Najdobitniej świadczą o tym dwa przykłady, które pojawiają się w pismach Melanie Klein i Jacques'a Lacana. Zaczniemy jednak od opowieści autora *Écrits*:

Pociąg wjeżdża na stację. Mały chłopiec i mała dziewczynka, brat i siostra, siedzą naprzeciwko siebie tuż przy oknie, przez które widać dworcowe zabudowania wzdłuż peronu, przy którym zatrzymuje się pociąg. „Zobacz – mówi brat – jesteśmy w Paniach!”, „Głupi – odpowiada siostra – nie widzisz, że jesteśmy w Panach”. [...] Dla tych dzieci Panie i Panowie będą odtąd dwoma odrębnymi krajami, w stronę których będą unosić się na skrzydłach ich rozdzielone dusze.⁴⁰

Virginia L. Blum, analizując tę przypowieść Lacana, zauważa wyłonienie się zasadniczej metafikcji: „jazda pociągiem jako płęć”, zgodnie z którą ukształtowanie tożsamości płciowej wyobrażane jest jako podróż koleją, zakończona wjazdem pociągu na stację, oznaczającym tutaj zamknięcie procesu symbolizacji płci.

W przypowieści Lacana podróż pociągiem kończy się wyborem płci. Płęć staje się celem podróży, a nazwy stacji PANIE i PANOWIE, które wybierają, odpowiednio, chłopiec i dziewczynka, okazują się w istocie obiektami pożądania. Wybór drzwi, którego dokonują chłopiec i dziewczynka, oznacza jednocześnie wybór tożsamości płciowej oraz obiektu pożądania. Konsekwencją tego zdarzenia jest ustanowienie przestrzeni, z której podmiot, po dokonaniu wyboru, zostanie na zawsze wygnany. Wybór obiektu można bowiem odczytać jako znak zakazu wstępu do przestrzeni owego „kraju”, zamieszkałego przez ciała przeciwnej płci. Lacanowski model symbolizacji płci zasadza się zatem wyraźnie na heteronormatywnej strukturze: wybór płci podmiotu jest równoznaczny z wyborem przeciwnej płci obiektu pożądania.

Wjazd pociągiem na stację można więc za Lacanem rozumieć jako osiągnięcie heteroseksualnego celu, a więc jako całkowitą, pełną symbolizację.

³⁹ Wywód w tej części opiera się na artykule V.L. Blum *Ladies and Gentlemen. Train Rides and Other Oedipal Stories*, w: *Places Through the Body*, ed. H.J. Nast, S. Pile, Routledge, London–New York 1998, s. 197–209.

⁴⁰ J. Lacan *The Agency of the Letter in the Unconscious or Reason Since Freud*, w: tegoż *Écrits. A Selection*, transl. A. Sheridan, Routledge, London–New York 2005, s. 115–116. Przekład – T.K.

Odwracając tok wywodu Lacana, można jednak zapytać, co by się stało, gdyby pociąg nie zatrzymał się we „właściwym” miejscu, ale trochę dalej lub trochę bliżej, a chłopiec ujrzał napis PANOWIE, a dziewczynka – PANIE? Co by się wydarzyło, gdyby pociąg zboczył z drogi, wykolejając Lacanowski schemat pożądania? Pociąg, który nie dociera do celu, oznacza niemożliwą symbolizację, a tym samym – otwarcie na inne pożądanie, znajdujące się poza heteronormatywną logiką tożsamości płciowej opartej na kompleksie Edypa.

Przekonuje o tym interpretacja opisanego przez Klein przypadku czteroletniego Dicka, cierpiącego na autyzm, dokonana przez Blum. Przypomnijmy jednak kluczowy fragment eseju Melanie Klein:

Wzięłam duży pociąg, postawiłam go obok mniejszego i nazwałam je „pociąg-tatus” i „pociąg-Dick”. Wtedy on wziął pociąg, który nazwałam Dick, pojechał nim w stronę okna i powiedział: „Stacja”. Wyjaśniłam: „Stacja to mama; Dick wjeżdża do mamy”. Zostawił pociąg, wbiegł do przedsionka między wewnętrznymi i zewnętrznymi drzwiami do gabinetu, mówiąc: „Ciemno”, a następnie wybiegł stamtąd. Powtórzył to zachowanie kilka razy. Powiedziałam: „Wewnątrz mamy jest ciemno. Dick jest w środku mamy”. W międzyczasie chłopiec podniósł pociąg, ale wkrótce pobiegł z powrotem do przedsionka.⁴¹

Klein w analizie przypadku Dicka zwróciła szczególną uwagę na zahamowania małego pacjenta w procesie tworzenia symboli (zwanym symbolizacją) na skutek „braku więzi emocjonalnych z otaczającą go rzeczywistością, wobec której okazywał niemal całkowitą obojętność”⁴². W istocie bowiem Dick nie przejawiał najmniejszego zainteresowania przedmiotami i osobami. Stronił nawet od zabawek, nie rozumiejąc ich znaczenia ani przeznaczenia. Wyjątek stanowiła kolejka: Dick wykazywał zainteresowanie jedynie „pociągami i stacjami, a także klamkami, drzwiami, otwieraniem i zamykaniem drzwi”⁴³. Terapia, której podjęła się Klein w przypadku małego pacjenta, polegała na rozbudzeniu w nim zdolności do reprezentacji symbolicznych, rozumianych jako nawiązanie związków z rzeczywistymi obiektami. Przykład z pociągami dowodzi, że wpisanie małego Dicka w świat symboliczny

41 M. Klein *Znaczenie tworzenia symboli dla rozwoju ego*, w: tejsze *Pisma*, t. 1: *Miłość, poczucie winy i reparacja oraz inne prace z lat 1921-1945*, przeł. D. Golec, GWP, Gdańsk 2007, s. 223.

42 Tamże.

43 Tamże, s. 222.

dokonało się poprzez uaktywnienie czy też werbalizację treści edypalnych. Lacan, komentując przypadek Dicka, zwraca uwagę na szczególną brutalność i gwałtowność, jaką posłużyła się badaczka w urzeczywistnieniu terapeutycznego celu⁴⁴. Dick pod pozorem zabawy został tutaj utożsamiony z małym pociągiem-penisem docierającym do celu, którym jest stacja symbolizująca ciało matki. Ta edypalna identyfikacja określa tożsamość płciową Dicka w oparciu o konfliktową relację wobec „pociągu-tatusia”. W tej ekonomii płci, jak zauważa Blum, matczyne ciało stanowi pasywną stację na drodze do męskiej aktywności. Badaczka zwraca jednak uwagę na uporczywą ucieczkę Dicka do owego ciemnego przedśionka, stanowiącego przestrzeń między drzwiami zewnętrznymi i wewnętrznymi gabinetu, którą interpretuje jako odmowę wstępu do systemu edypalnego, zasadzającego się na binarnym modelu płci. Opór Dicka przed wyborem drzwi, jakiego np. dokonują chłopiec i dziewczynka w „dworcowej” przypowieści Lacana, stanowi w istocie opór przed edypalną symbolizacją płci. Dick opowiada się za przestrzenią między drzwiami, poza binarnym porządkiem, w miejscu „trzecim”, poza logiką wnętrza i zewnątrz – w czystej rzeczywistości, rozumianej po lacanowsku⁴⁵, opierającej się językowemu i symbolicznemu różnicowaniu.

W opowiadaniach Grabińskiego pociągi nigdy nie docierają do wyznaczonego celu, błądzą po nieznanach liniach, zatrzymują się nieoczekiwanie w drodze lub na stacji, która nie istnieje w rozkładzie jazdy, znikają i pojawiają się znikąd. Najczęściej ulegają katastrofom, a jeśli docierają do celu, to zatrzymują się za blisko lub za daleko (*Maszynista Grot*). Katastrofy kolejowe, wszelkie (częstokroć irracjonalne) zakłócenia ruchu, przekonują o całkowitej klęsce symbolizacji, są dowodem na to, że pożądanie, które ją zakłóca, jest – by tak rzec – wielotorowe i bezcelowe. Opowieść o maszyniście Grocie, który odczuwał „żywiolowy lęk przed stacją i przystankami”, jest doskonałą ilustracją pożądania, które umyka przed „zatrzymaniem” i utrwaleniem w procesie symbolizacji.

Podobnie dzieje się w *Lalce*. Podróż Wokulskiego jest podróżą przerwana nagle, w połowie drogi, niedokończoną symbolizacją, niweczającą wszelkie

44 Zob. J. Lacan *Freud's Papers on Technique 1953-1954. Book I*, ed. J.-A. Miller, transl. J. Forrester, W.W. Norton & Company, New York-London, s. 68-70.

45 Jak zauważa Lacan: „Melanie Klein odróżnia Dicka od neurotyka z uwagi na jego całkowite zubożenie, apatię i nieobecność. W istocie staje się jasne, że to, co dla niego nie jest usymbolizowane, to rzeczywistość. Ten młody podmiot całkowicie znajduje się w rzeczywistości, w stanie czystym, [jest] nieukonstytuowany. Całkowicie niezróżnicowany” (J. Lacan *Freud's Papers...*, s. 68, przekład – T.K.)

zamiary. Pociąg Wokulskiego nie dociera do stacji końcowej (Kraków), zatrzymuje się na stacji niedocelowej w Skierniewicach. Wokulski nie osiąga założonego celu, jakim było zbliżenie z Izabelą. Od tego momentu coraz bardziej oddala się od panny Łęckiej, by ostatecznie, wsiadając prawdopodobnie w pociąg jadący do Moskwy, podjąć kolejną „ucieczkę”, z której już nie powróci. Wokulski, podobnie jak bohaterowie kolejowych opowiadań Grabińskiego, staje się „wykolejencem” pożądania, na którym kładzie się cień popędu śmierci. Jakże dramatycznie brzmi w tym kontekście wyznanie Wokulskiego, który ucieka pociągiem do Paryża: „Dajcie mi jakiś cel... albo śmierć! [...] Kto mnie wysłucha w tym mechanizmie ślepych sił, których stałem się igraszką?” [L, s. 181]. Mechanizm ślepych sił, czyli nic innego jak czysty popęd, który można by wyobrazić sobie w postaci pędzącej lokomotywy, gna Wokulskiego w ramiona śmierci. Dość wspomnieć, że Szuman porównuje go do zepsutej maszyny parowej:

Machina parowa przecież nie młynek do kawy, to wielka machina; ale gdy w niej zarzewieją kółka, stanie się gratem bezużytecznym i nawet niebezpiecznym. Otóż w Wokulskim jest podobne kółko, które rdzewieje i psuje się... [L, s. 16]

Abstract

Tomasz Kaliściak

UNIVERSITY OF SILESIA (KATOWICE)

Railways of Desire: Prus – Freud – Grabiński

This article portrays modern masculinity at the turn of the nineteenth and twentieth centuries, when modern technologies, especially the railway and the steam engine, forged new images of masculinity. By revealing human passions, the railway modernized not only social and economic life but also the life of the psyche. Thereby it influenced the formation of psychoanalytical discourses. In tune with Freud's concept of the sex drive, the railway was inscribed into the economy of male desire, thus forming the framework to express literary characters' identity. The transformative effect that modern mechanization had on models of masculinity is visible in the male characters in works of fiction where the railway features prominently, such as the works of Stefan Grabiński, but it also marks the character Stanisław Wokulski in Bolesław Prus's novel *The Doll*. Modernization is associated with concepts such as "railway neurosis" or "dissociative fugue" (ambulatory automatism), which Kaliściak discusses as prototypes of male hysteria.

Keywords

modernism, psychoanalysis, the railway, masculinity, desire, motion