

120 km/h

○ Dopędzili prom Carla Theodora Dreyera

ADAM TRWOGA

Według Carla Theodora Dreyera, *Artysta powinien odzwierciedlać rzeczywistość otaczającego go świata w całej jego sile. Z tego powodu każdy dobry film można nazwać dokumentem. Wszystkie moje filmy były dokumentalne, nawet „Wampir”*¹. Przyjąwszy, że owa rzeczywistość była indywidualnie przez niego przefiltrowana, i tak uznać wypada, że wpisywała się w wizję duńskiego społeczeństwa postulowaną przez przedstawicieli instytucji ministerialnych, które finansowały realizację tych filmów. Bardzo dobrym przykładem takiej praktyki jest dokument *Pomoc matkom* (1942)². Dzięki tej produkcji Dreyer po dłuższej przerwie powrócił do reżyserii, by następnie kontynuować karierę filmowca już do końca swych dni.

Często się zapomina, jak ważnym okresem w jego twórczości był przełom lat 40. i 50., kiedy co prawda nie tworzył pełnometrażowych fabuł, ale zrealizował wiele ciekawych wizualnie krótkich metraży – jako reżyser, scenarzysta i czasem montażysta. Pracował zarówno przy filmach sygnowanych własnym nazwiskiem, jak również inspirując produkcje innych uznanych twórców duńskiego kina dokumentalnego pokroju Theodora Christensena, Jørgena Roosa czy Poula Banga. Podczas realizacji tych filmów mógł sprawdzać nowe zastosowania ustawienia kamery, dodawać animacje i zdjęcia trikowe – powracał zatem do eksperymentowania z językiem kina, co wyróżniało jego twórczość na przełomie lat 20. i 30. w czasie powstawania *Męczeństwa Joanny d'Arc* (1928) i *Wampira* (1932). Pod tym względem *Dopędzili prom* (1948) jest filmem wyjątkowym, uznanym przez samego twórcę³, przez badaczy⁴ oraz przez widzów za jego najlepszy krótki metraż.

W niniejszym artykule chciałbym przedstawić to dzieło z perspektywy zarówno warsztatu reżysera, jak i jego biografii, a także roli, jaką odegrało ono nie tylko w historii kina. Wykorzystując wiadomości biograficzne i kontekst powstania, można analizować wyjątkowość tego filmu na tle ówczesnych produkcji dokumentalnych Dansk Kulturfilm, oraz pokazać, jak wątki propagandowe (postulowane na wzór brytyjski przez duńskich dokumentalistów) zostały uzupełnione przez elementy ze sfery metafizycznej, podobnie jak miało to miejsce we wcześniejszych filmach tego reżysera (ze szczególnym uwzględnieniem *Wampira*). Zwróciwszy uwagę na symbolikę śmierci i elementy wanitatywne, można z kolei wykazać, że ten krótki film drogi staje się zawołaną krytyką społeczeństwa kraju w którym powstał.

O ile większość krótkometrażowych dokumentalnych realizacji Dreyera skupia się na podróży w czasie i zobrazowaniu zmian danego miejsca (*Wiejskie kościoły* /1947/, *Zamek w zamku* /1954/) lub twórczości prezentowanej osoby (*Thorvaldsen* /1949/), o tyle fabularno-dokumentalna *Dopędzili prom* jest dosłownie podróżą

przez duńską prowincję. Przez niespełna 12 minut projekcji jest pokazana przeprawa promowa, przydrożne stacje benzynowe, małe miasteczka, wsie i tereny rolnicze na wyspie Fionia (pomiędzy Assens a Odense na trasie do portu Nyborg). Ukazane miejsca stają się tłem dla niespodziewanego dramatu pędzącej na motocyklu młodej pary.

Śmierć, którą spotykają na swojej drodze pod postacią kierowcy starego samochodu⁵, uzmysławia, jak bardzo ten skądinąd „propagandowy” film jest zanurzony w Dreyerowskim uniwersum, ze stałym zestawem motywów i wątków, takich jak młodość kontra starość, ląd i woda (jako zapowiedź miłości, ale też zagrożenia, śmierci i wyzwolenia), cierpienie, nagła śmierć. Można zestawić jadących na nowym motocyklu zakochanych młodych ludzi, którzy spychani są na drzewo przez kierowcę starego samochodu, z postacią Anne atakowanej przez Merete w *Dniu gniewu* (1943). Najdobitniej świadczy to o monotematyczności kina Dreyera, a także pokazuje niezwykłą elastyczność w kreowaniu ciągle tych samych motywów. Tragiczne w skutkach spotkanie ze Śmiercią prowadzi zarazem do znacznie szerszych wniosków, wykraczających daleko poza filmowy świat Dreyera.

Kulisy produkcji

Inspiracją dla scenariusza filmu była nowela *Dopędzili prom? (Naaede de Færgen?)*, opublikowana w prasie w 1925 r. przez duńskiego pisarza Johannes V. Jensena, jednego z najważniejszych przedstawicieli tzw. literackiego realizmu jutlandzkiego oraz laureata nagrody Nobla w dziedzinie literatury z 1944 r. Co ważne w kontekście powstania pierwowzoru literackiego, noblista Jensen sam miał nimbusa A i był, wraz z żoną jako pasażerką, zapalonym motocyklistą. Stąd chęć oddania środkami literackimi wrażenia szybkości i pędu. Podobne fascynacje można znaleźć u innych ówczesnych pisarzy europejskich, chociażby w literaturze polskiej w twórczości Stefana Grabińskiego, gdzie nowoczesny pojazd (lokomotywa) staje się nośnikiem „niesamowitości”.

Nowela Jensena opowiada historię młodej pary, Sophusa i Elviry, pędzących na motocyklu, by złapać prom w Nyborgu. Spotykają Śmierć pod postacią kierowcy czarnego samochodu i giną, uderzając głowami w przydrożne drzewo. Doganiają prom, ale nie do Nyborga, tylko ten kierowany przez starego brodatego rybaka, który niczym Charon przez rzekę Styks wiezie ich do krainy umarłych⁶. Ib Koch-Olsen, szef Dansk Kulturfilm, zasugerował, że Dreyer mógłby użyć tego opowiadania jako podstawy scenariusza filmu propagandowego dla Duńskiej Rady Bezpieczeństwa Drogowego. Dreyerowi spodobał się ten pomysł i na początku lipca 1947 r. przygotował jego pierwszą wersję⁷.

Wczytując się we wspomnienia Jørgena Roosa, można się domyślić, że autorowi *Męczeństwa Joanny d’Arc* opowiadanie Jensena spodobało się z jeszcze jednego powodu. Otóż Dreyer – twórca już o międzynarodowej renomie – w poszukiwaniu środków do życia został członkiem drugiej ekipy odpowiadającej za *research* podczas produkcji *Obywateli przyszłości (Fremtidens Borgere, 1946)* Theodora Christensena i wraz z Roosem, wtedy młodym operatorem, odwiedził wiele miejsc na prowincji Danii. Podczas pobytu na Jutlandii, kiedy szukali lokacji do filmu, w okolicy szkoły ludowej w Snoghøj⁸, zaskoczyła ich mgła. Warunki

atmosferyczne, budynki oraz pobliska cieśnina Mały Biełt skojarzyły się Roosowi z zakończeniem *Wampira*⁹. Co prawda Dreyer dowiedziawszy się o tym nie miał ochoty na wspomnienia o swoim dawnym dziele, ale kiedy zaproponowano mu adaptację noweli Jensena, nie tylko zatrudnił Roosa (umieszczając jego nazwisko razem ze swoim na jednej z plansz napisów początkowych), ale też stworzył krótki metraż ewidentnie zanurzony w stylistyce swojego pierwszego filmu dźwiękowego. W *Dopędzili prom*, podobnie jak w *Wampirze*, realizm dźwiękowy¹⁰ i wizualny w przebiegu narracji staje się „nierealny”. Najlepszym tego przykładem są, występujące od ok. 8-9 minuty filmu, momenty zaburzania u widza relacji między POV (ujęciem subiektywnym) motocyklistów albo kierowcy-Śmierci a trzecim punktem widzenia, czyli kamerą umieszczoną na motocyklu operatora (zwłaszcza w scenie zatrzymania się „kamery” na rozstaju dróg oraz później podczas pościgu za czarnym samochodem Śmierci).

Z postacią Śmierci ewidentnie łączy się postać rybaka na łodzi z trumnami Sophusa i Elviry. Dreyer chciał, żeby „Charona” zagrał stary człowiek z brodą, więc razem z operatorem odwiedzili wiele domów spokojnej starości w Fionii, szukając kogoś o odpowiednim wyglądzie. Dzięki tym poszukiwaniom w ostatnich ujęciach nie tylko pojawia się czytelne nawiązanie do zakończenia *Wampira*, ale też postać paralelna do tak zwanego człowieka z kosą, który czeka na prom (zapowiadając tragiczny koniec jednych i wyzwolenie innych bohaterów) właśnie w pierwszym dźwiękowym dziele tego reżysera.

Innym zmiennym przykładem dążenia do realizmu podczas produkcji *Dopędzili prom* były zdjęcia do filmu wykonane przez Jørgena Roosa, które odznaczają się niezwykłą klarownością, zwłaszcza gdy ukazują rozpędzanie się maszyny. Mimo propozycji operatora, by zmienić przesuw taśmy w kamerze w celu zwiększenia u widza wrażenia tempa jazdy, a zarazem ułatwienia pracy ekipie, Dreyer zażądał jazdy zgodnie z prędkościami zapisanymi w scenariuszu¹¹ – co wymuszało pracę na motocyklu rozpędzonym do prędkości 120 kilometrów na godzinę¹². Film został w całości nakręcony na wyspie Fionia, na drodze między Assens i Nyborg, w ciągu kilku tygodni na przełomie września i października 1947 r.¹³, a jego premiera odbyła się w kopenhaskim kinie Saga 12 maja 1948 r. Kiedy *Dopędzili prom* zostało później pokazane na II Międzynarodowym Festiwalu Filmów Dokumentalnych w Edynburgu w 1948 r., słynny brytyjski dokumentalista Basil Wright napisał o nim, że *jest zrobiony z pełną zdolnością Dreyera do wywoływania grozy i sprawi, że nawet najbardziej brawurowy kierowca zatrzyma się i pomyśli* [o konsekwencjach]¹⁴.

Film dokumentalny w służbie małego kraju vs. tradycja awangardy

Produkcje takie jak *Dopędzili prom* spełniały w kinematografii duńskiej potrójną rolę: dawały zatrudnienie wybitnym rodzimym filmowcom, funkcjonowały jako typowy dokument (w tym wypadku ostrzegając przed brawurą na drodze) oraz były propagandowym towarem eksportowym, zwłaszcza do Wielkiej Brytanii, gdzie mogły pokazać w dobrym świetle ten mały, ale prowadzący rozległe interesy kraj¹⁵. Wpływowi międzywojenny dokumentalista brytyjski John Grierson wyraził się o filmie dokumentalnym następująco: *Kino okazało się po prostu najwygodniejszym i najbardziej pasjonującym medium, jakim dysponowaliśmy. Natomiast*



sama idea [filmu dokumentalnego] była nową koncepcją edukacji obywatelskiej; opierała się na założeniu, że świat jest w fazie gwałtownych przemian obejmujących wszelkie formy myślenia i działania, i że powszechne zrozumienie tych przemian jest sprawą najwyższej wagi¹⁶. Duńscy filmowcy wykorzystywali stylistykę brytyjskiego dokumentalizmu do sprzedaży pozytywnej wizji swego kraju, łącząc perswazję głosu narratora z obrazem prezentowanych zjawisk bądź miejsc¹⁷. Już w 1947 r. wspomniany wcześniej Basil Wright oświadczył: *od czasu wojny (...) jesteśmy coraz bardziej świadomi wysoce zorganizowanego ruchu dokumentalnego w Danii, który dzięki swojemu wkładowi w życie duńskie miał wpływ bardziej porównywalny do ruchu dokumentalnego w Wielkiej Brytanii niż jakiegokolwiek inny kraj*¹⁸.

Oddziaływanie brytyjskiego dokumentalizmu może lepiej widać w innych produkcjach Dreyera. *Dopędzili prom* wykorzystuje bowiem, oprócz wyraźnych odwołań do jego wcześniejszych produkcji fabularnych, także cechy awangardowego dokumentu w stylu tak zwanych symfonii miejskich. O ile filmowe symfonie miejskie dzieją się właśnie w mieście i często zaczynają się wizją wjeżdżania do miasta (*Berlin – Symfonia wielkiego miasta* /1927/ Waltera Ruttmanna albo *Człowiek z kamerą* /1929/ Dzigi Wiertowa), o tyle w *Dopędzili prom* Dreyer tworzy symfonię miejską *à rebours*, a fabuła miesza się z dokumentem i produkcją oświatową, bądź nawet filmem reklamowym motocykla marki Nimbus, którym to pojazdem bohaterowie opuszczają miasto Assens¹⁹. Filmowa wiejska symfonia, podobnie jak awangardowe dzieła Ruttmanna czy Wiertowa, odznacza się muzycznym rytmem kształtów i podziałów widocznych z perspektywy motocykla, które nie są elementami pejzażu metropolii, lecz właśnie terenów wiejskich. Z pewnością obok miejskich symfonii w tym krótkim metrażu najbliższej Dreyerowi do dadaistycznego *Antraktu* (1924) René Claira – niektóre ujęcia wyglądają wręcz identycznie, a i samo tempo *Dopędzili prom* przypomina tempo z drugiej połowy francuskiego filmu, kiedy tłum żałobników coraz szybciej goni uciekający karawan z trumną: w duńskiej produkcji motocykliści pędzą za czarnym samochodem, który przypomina karawan, a trumny pojawiają się na łodzi w ostatnim ujęciu. Ponadto Dreyer nie rezygnuje również z gorzkiej ironii jako wyrazistego narzędzia, pozwalającego



mu symbolicznie zaakcentować powagę tematu, na którym film się koncentruje. Ironię tę można prześledzić nie tylko w tytule filmu (pozbawienie znaku zapytania z oryginału literackiego), ale także w charakteryzacji kierowcy (pomalowana twarz na wzór konwencji kina niemego)²⁰ i w kuriozalnym w 1948 r. wyglądzie samochodu (z namalowanym szkieletem), który dwoje podróżujących motocyklistów na próżno próbuje wyprzedzić.

Et in Arcadia ego, czyli źle się dzieje w państwie duńskim

Sytuacja polityczna w powojennej Danii może być kluczem zarówno do wyboru noweli Jensena, jak i do sposobu jej przeniesienia na ekran. Dania prawie bez strat wojennych, ukazana kamerą Jørgena Roosa, wygląda na idylliczną rolniczą krainę, wręcz Arkadię, której mieszkańcy zapomnieli, że śmierć istnieje. Konsumpcjonizm rodaków Dreyera oraz wiara we własną gospodarkę, symbolizowaną przez duński sportowy motocykl marki Nimbus C 750²¹, zderzają się w filmie z powojenną, twardą rzeczywistością.

Większość państw ówczesnej Europy była mniej lub bardziej wyniszczona działaniami wojennymi, a piętno lat 1939-1945 było widoczne prawie na każdym kroku; świadectwo tej traumy regularnie powraca w filmach dokumentalnych z lat 40. i 50. Pokazana w filmie Dreyera duńska prowincja nie dość, że nie nosi śladów wojny, od której w chwili realizacji zdjęć minęły zaledwie 2 lata i kilka miesięcy, to jeszcze została ukazana jako sielska i słoneczna kraina. Ponadto stan dróg, punktualność żeglugi promowej, dostęp do paliwa oraz liczba pojazdów i zwierząt hodowlanych na szosie świadczą o zamożności kraju, który zapomniał już o wojnie, tak ważnej i pamiętanej w innych częściach Europy. Co znamienne, dokument *Rekonstrukcja Rønne i Nexø* w reżyserii Poula Banga według scenariusza Dreyera²², pokazujący odbudowę dwóch miast na wyspie Bornholm, zniszczonych przez lotnictwo radzieckie 7 i 8 maja 1945 r., został zrealizowany prawie 10 lat później od tych tragicznych wydarzeń, bo dopiero w 1954 r.²³

Istotne znaczenie dla zrozumienia *Dopędzili prom* mają dwie sceny dialogowe z pierwszej połowy filmu; w drugiej połowie pojawiają się zaledwie pojedyncze

zdania i słowa wypowiedane przez bohaterów. Pierwsza scena rozgrywa się na promie i stanowi punkt wyjścia dla całej historii. Dzięki rozmowie ze starszym oficerem promu widz dowiaduje się czego chcą Sophus i Elvira – dotrzeć na następny prom w Nyborg – i jak tego chcą dokonać. Spotyka się to z wyrażonym wprost powątpiewaniem ze strony pracownika przeprawy, który zwraca uwagę na odległość: blisko 70 kilometrów krętych dróg, i czas do złapania kolejnego promu: tylko 45 minut. Następną sceną dialogową rozgrywa się na stacji benzynowej, należącej do koncernu BP. Na tle dystrybutora paliwa z logotypem BP Sophus odpowiada na pytania młodej pracownicy stacji o maksymalną szybkość nimbusa (120 km/h).

To państwo duńskie zapewnia infrastrukturę w postaci sieci dobrej jakości dróg, a brytyjski koncern paliwo do pojazdu, którego właściciele są zajęci jedynie konsumpcją (w tym wypadku podróżą) i dążeniem do celu, nie licząc się z nikim, okazując pogardę dla poruszających się wolniej innych uczestników ruchu drogowego. Motocyklista rozlewa paliwo podczas tankowania, co ewidentnie świadczy o braku zmartwień finansowych – jedynym zmartwieniem jego i Elviry jest nie do końca wytłumaczona chęć zdążenia na prom w Nyborgu i dalszy przejazd do stolicy. Już wcześniej, przed tragicznym końcem podróży, motocykliści mogli co najmniej dwukrotnie spowodować śmiertelny wypadek, przejeżdżając pod opuszczanym szlabanem kolejowym oraz wyprzedzając skręcającą w lewo ciężarówkę. Oboje nie tylko cieszą się z niebezpiecznie wykonywanych manewrów, ale też są źli na tych, którzy jadą co prawda prawidłowo, ale zdecydowanie wolniej.

Ważnym elementem wizualnym w tym filmie, jest dwukrotnie widoczna stacja benzynowa koncernu BP²⁴. Gospodarka duńska była po wojnie w dużej mierze zależna od Wielkiej Brytanii, która utraciwszy światową hegemonię oraz splacając pożyczki wojenne doprowadziła w Danii do przejściowego kryzysu ekonomicznego. W drugiej połowie filmu, kiedy bohaterowie opuszczając stację benzynową jadą roześmiani i nieświadomi zagrożeń, nie rozmawiają już z nikim, rozpędzając się do 120 kilometrów na godzinę, co widać na zbliżeniach prędkościomierza. Gdyby szosę, po której poruszają się Sophus i Elvira, potraktować jako symbol gospodarki europejskiej, przemierzanej przez rozmaite pojazdy (amerykańskie, brytyjskie, szwedzkie i niemieckie), to rozpędzony nimbus reprezentujący Danię stanowiłby przestrożę: zawsze może zostać zepchnięty z drogi na pobliskie drzewo.

Dreyer przypomina zatem, że śmierć istnieje i jest nieunikniona: *Et in Arcadia ego*. Możemy ją odwlekać, stosując się do zasad ruchu drogowego oraz wyzbywając się brawury, ale to tylko gra na czas w kraju ogarniętym samozadowoleniem i konsumpcją. Świadczy o tym scena, w której bohaterowie pomylili drogę, po czym zawrócili i pojechali za samochodem Śmierci. Gdyby zresztą pozostali na drodze do Odense, a dalej do Nyborga, wcale by ich to nie wybawiło, bo spoglądając na ówczesną mapę miejscowości Køng (gdzie nakręcono te ujęcia) widać, że prędzej czy później ścieżki motocyklistów i Śmierci znowu by się przecięły²⁵.

Od samego początku filmu, stary i poskładany z różnych części samochód Śmierci towarzyszy młodym bohaterom²⁶. Jest skazą na idealnym obrazie państwa duńskiego, w którym, parafrazując słynne zdanie z dramatu Szekspira, dobrze się dzieje: taką bowiem wizję kraju prezentują dokumenty produkowane przez Dansk Kulturfilm za czasów dyrektora Iba Koch-Olsena. W *Dopędzili prom* pycha – klasyczna *hybris* – bohaterów zapowiada wtargnięcie bezładu w idealny krajobraz Danii, zakończone zderzeniem ze Śmiercią. Wypadek ma miejsce mniej więcej

w połowie drogi między Assens a Nyborgiem, czyli na środku wyspy Fionii, znajdującej się w centrum kraju, między Jutlandią, z której według noweli Jensena motocykliści wyjechali, a Zelandią i Kopenhagą, dokąd w takim pędzie zmierzają. Klamrą filmu są ujęcia z promem (z Årø sund do Assens oraz później z Nyborga na Zelandię). Kiedy na początku widzimy w planie ogólnym powoli przybliżający się statek do brzegu, jest on niezwykle harmonijnie i symetrycznie zakomponowany w kadrze z miejscem cumowania (co ważne, w porcie i na promie widać wyeksponowaną flagę duńską). Natomiast w zakończeniu takie obrazowanie zostało przełamane przez diagonalne ujęcie promu oraz poruszającej się powoli łódki z ciałami bohaterów – nie widać już flagi Danii zwanej Dannebrog (biały krzyż na czerwonym tle), niejako zastąpionej przez ciemne krzyże na jasnych trumnach Sophusa i Elviry.

Śmierć

Polityka i kwestie ekonomiczne łączą się w tym filmie z symboliką judeochrześcijańską. Pismo Święte, tak ważne w wyrosłej z tradycji protestanckiej twórczości Dreyera, kładzie nacisk na bliski związek śmierci i grzechu. Śmierć jest częścią kary, która spadła na człowieka po grzechu pierworodnym. Podobnie święty Paweł uważa śmierć za nieuniknioną konsekwencję obecności grzechu w świecie: *Dlatego też jak przez jednego człowieka grzech wszedł na świat, a przez grzech śmierć, i w ten sposób śmierć przeszła na wszystkich ludzi, ponieważ wszyscy zgrzeszyli...* (Rz 5,12)²⁷. Kiedy niespodziewany wypadek drogowy kończy życie w pysze Sophusa i Elviry, a ich ciała odpływają łodzią w stronę cieśniny, widać dwie białe mewy szybujące ku niebu, które można interpretować jako symbol ich zbawienia. W przytoczonym powyżej fragmencie z *Listu do Rzymian* Apostoł napisał dalej: *A zatem, jak przestępstwo jednego sprowadziło na wszystkich ludzi wyrok potępiający, tak czyn sprawiedliwy Jednego sprowadza na wszystkich ludzi usprawiedliwienie dające życie. Albowiem jak przez nieposłuszeństwo jednego człowieka wszyscy stali się grzesznikami, tak przez posłuszeństwo Jednego wszyscy staną się sprawiedliwymi* (Rz 5,18-19) oraz *Gdzie jednak wzmógł się grzech, tam jeszcze obficiej rozlała się łaska, aby jak grzech zaznaczył swoje królowanie śmiercią, tak łaska przejawiała swe królowanie przez sprawiedliwość wiodącą do życia wiecznego przez Jezusa Chrystusa, Pana naszego* (Rz 5,20b-21).

Gilles Deleuze określił Dreyera jako autora, który wiedział, *jak wzbogacać dialog treściami religijnymi, metafizycznymi czy naukowymi, utrzymując je cały czas na poziomie jak najbardziej codziennym, trywialnym*²⁸. Stosowane przez Dreyera chwyt techniczne służą do wtopienia wszelkich zaświatowych machinacji w normalny bieg rzeczy. Wszystko, co zostało pokazane, było prawdopodobne, ale nie przestaje niepokoić. Wracamy pamięcią do początku filmu i przypominamy sobie dziwne mało-widła na samochodzie z promu. W scenie, gdy bohaterowie chępią się swoim motocyklem w rozmowie z pracownikiem przeprawy, Śmierć jest już obok nich.

W ten sposób film Dreyera stanowi zarazem zapowiedź tego, co już niedługo nastąpi w postrzeganiu śmierci w kulturze skandynawskiej. Nieheroiczność, przypadkowość i pozorną bezsensowność śmierci Sophusa i Elviry można bowiem wpisać w typową dla zsekularyzowanej nowoczesności wizję umierania. Jan Białostocki w eseju na temat wątków wanitatywnych w historii sztuki napisał: *Prze-*

minęło wszystko, co w ikonografii śmierci, cmentarza i pogrzebu było heroiczne, budujące moralnie, malownicze, arkadyjskie, mistyczne i nadmysłowe. Tym, co pozostało, jest ludzki ból, który – wyrażony (...) artystycznymi środkami, nadającymi mu moc symbolu – staje się jakby niemym wyrazem skargi na całkiem już doczesną dolę człowieka²⁹. Ostatnie, nieme ujęcie wykrzywionych strachem twarzy motocyklistów tuż przed uderzeniem w drzewo łączy się w końcowym ujęciu z równie niemym „Charonem” w łodzi z trumnami zmarłych.

W tym filmie ponad 25 procent ujęć to zbliżenia – w zdecydowanej większości na twarze Sophusa i Elviry. To dzięki tym zbliżeniom śmierć bohaterów nie tylko mocniej nas porusza, ale też film można zestawić z wcześniejszymi Dreyerowskimi arcydziełami, jak *Męczeństwo Joanny d’Arc*. Wspominając realizację tego niemego filmu, Dreyer stwierdził, że operator Rudolf Maté, który stał za kamerą, zrozumiał wymogi dramatycznej psychologii zbliżeń i wykonał to, co było moją wolą, moim uczuciem i moją myślą: mistykę ucieleśnioną³⁰. W *Dopędzili prom* wielokrotne zbliżenia³¹ na twarze jadących na motorze skonstrastowane z pokazaną tylko raz twarzą kierowcy hot roda realizują właśnie zasadę „mystyki ucieleśnionej”.

Sztuka Carla Dreyera zaczyna się rozwijać w tym właśnie miejscu, gdzie większość reżyserów się poddaje – pisze Pauline Kael³². W niezwykle wyciszonych, ale zarazem intensywnych ujęciach aktorki – prowadzeni przez Dreyera, który uważał, że twarz jest zwierciadłem duszy – w zasadzie nie grali, lecz przedstawiali esencję charakteru odtwarzanych postaci, tworząc intensywne studia ludzkiej psychiki. Arcydzieła Dreyera dotyczą najważniejszych sfer ludzkiej egzystencji. Pokazują jednostkę w sytuacji krytycznej – w czasie próby „ostatecznej”, nawet jeśli ta próba jest nieświadomiona przez bohaterów. To wyróżnia *Dopędzili prom* na tle innych produkcji Dansk Kulturfilm nastawionych na ukazywanie współczesnej Danii tak, by możliwe było promowanie tego kraju również za granicą, czego szczególnym przykładem jest chociażby *The Pattern of Co-Operation (Wzór współpracy, 1952)* Theodora Christensena z wizją harmonijnego rozwoju na poziomie osobistym i zawodowym przedstawionego w tym dokumencie rolnika na tle spokojnej wiejskiej spółdzielni produkującej żywność³³.

W tym miejscu należy omówić rolę, jaką w filmie Dreyera odgrywa krajobraz oraz przeciwstawienie techniki naturze. W *Dopędzili prom* plany ogólne, na których ukazane są pola, wsie, drogi i drzewa, zostały skonstrastowane ze zbliżeniami na poszczególne części motocykla, takie jak przednie koło, rura wydechowa, a zwłaszcza prędkościomierz, który przez cały czas sukcesywnie zbliża się do maksymalnej prędkości. W kulturze Skandynawii i w tamtejszych kinematografiach już w epoce kina niemego odkryto wagę pejzażu. Według filmoznawcy Antti Alanena znaczenie pejzażu określa fińskie słowo *sielunmaisema*, które oznacza „bliski sercu krajobraz”. Badacz ten zauważa: *Związek z naturą stanowi istotną część tożsamości Finów i Skandynawów. Jest żywotnym źródłem energii i kontemplacji. (...) Wędrując po lesie, Fin może nawet czuć się bardziej w domu, aniżeli przebywając w mieście. Ale jednocześnie więź z naturą zawiera jakiś element sacrum*³⁴. Z kolei jadąc na motorze, skupiony na drodze motocyklista teoretycznie znajduje się wśród przyrody, lecz szybkość rozpędzonego pojazdu uniemożliwia mu kontakt z naturą. Sophusa i Elvirę, oderwanych od przyrody oraz innych ludzi prędkością maszyny, może czekać na szosie jedynie nagła śmierć skonstrastowana przez niezmiennie tło duńskiego krajobrazu.

Zakończenie

Być może pokazanie śmierci w tym krótkim filmie, jak i późniejsze zmartwychwstanie Inger ze *Słowa* (1954), było również rozrachunkiem blisko sześćdziesięcioletniego Dreyera ze strachem przed przemijaniem. Dla Dreyera szybka jazda w koszu motocykla była z pewnością wspomnieniem z młodości, jego szalonych lotów na zbiorniku paliwa bez odpowiednich zabezpieczeń podczas pierwszego pokazu aeroplanu w Danii (leciał podwieszony pod samolotem przelatującym nad cieśniną Sund) oraz eskapad balonem³⁵. Była to zatem podróż w czas młodościowej ekstrawagancji początkującego dziennikarza, często ryzykującego własnym zdrowiem i życiem, a teraz mężczyzny przechodzącego przez smugę cienia z ciągłymi kłopotami finansowymi (utrzymującego niepracującą żonę i chorą córkę), desperacko poszukującego każdego zajęcia w świecie kina. Co prawda po wojnie za granicą uważany jest za wielkiego mistrza europejskiej sztuki filmowej, autora arcydzieła *Męczeństwo Joanny d'Arc*, oraz *Dnia gniewu*, ale w ojczyźnie, aż do czasu otrzymania w 1952 r. licencji kierownika kina Dagmar w Kopenhadze, żyje bardzo ubogo.

W dłuższej perspektywie film Dreyera przyczynił się do dyskusji nad wprowadzeniem odpowiednich przepisów ruchu drogowego – w wielu państwach na świecie, nie tylko w Danii (w latach 40. nie istniały ograniczenia prędkości dla pojazdów mechanicznych) oraz ułatwił akceptację restrykcji dotyczących dozwolonej szybkości, które na początku lat 70. wprowadzono w całym kraju³⁶. Film ten co prawda wyraźnie wskazuje na czas jego realizacji, ale równocześnie jest nadal aktualny w warstwie perswazyjnej, a przede wszystkim broni się jako ciekawie za-inscenizowany krótki metraż, z wartką akcją i zaskakującym zakończeniem. Ma wielu wielbicieli³⁷, których przyciąga znak firmowy Dreyera: realistyczny warsztat ukazujący ukryte treści.

ADAM TRWOGA

¹ J. Drum i D. D. Drum, *My Only Great Passion. The Life and Films of Carl Th. Dreyer*, The Scarecrow Press Inc., Lanham – Maryland – London 2000, s. 211.

² Niektórzy badacze stawiają wręcz tezę, że tematyka tego dokumentalno-oświatowego filmu, prezentująca dobrze zorganizowaną państwową opiekę nad samotnymi kobietami w ciąży i po porodzie (co podczas niemieckiej okupacji mogło być traktowane jako szczególnie ważne, wręcz jako forma walki z okupantem), wpisywała się w biografię jego biologicznej matki Josefine Bernhardine Nilsson, która wobec braku zinstytucjonalizowanej pomocy zmarła tragicznie w wyniku próby pokątnej aborcji. Zob. M. Drouzy, *Człowiek rozdarty*, tłum. T. Szczepański, „Kwartalnik Filmowy” 2011, nr 73, s. 130.

³ Mówił: *Jest to jeden z najlepszych moich krótkich metraży*, cyt. za: T. Szczepański, *Filmografia Carla Theodora Dreyera*, „Film na Świecie” 1989, nr 366 s. 68.

⁴ Maurice Drouzy określa ten film *małym arcydziełem realistycznej narracji*. Zob. M. Drouzy, *Carl Th. Dreyer né Nilsson*, Les Éditions Du Cerf, Paris 1982, s. 311.

⁵ Był nim stary i specjalnie na potrzeby filmu hot rod złożony z części fordą T oraz chevroleta z namalowanym na karoserii według pomysłu Dreyera szkieletem. Hot rody, czyli składane ze starych samochodów pojazdy, stały się po II wojnie światowej niezwykle popularne w Stanach Zjednoczonych wśród młodzieży oraz powracających z frontu żołnierzy. Wygląd samochodu „Śmierci” w filmie oraz niebezpieczna jazda na drodze przypomina

właśnie takie zabawy znane z USA. Produkcja Dreyera jest chyba pierwszym filmem na świecie, w którym pokazano tego typu pojazd, a samo auto można uznać za pionierski przykład zbudowania hot roda w Europie.

⁶ J. V. Jensen, *Naaede de Færgen?*, w: H. Poulsen, *Litteraturens Film*, Gyldendal, Det Danske Filminstitut, København 2007, s. 106-109.

⁷ Zob. <https://www.carlthdreyer.dk/en/carlthdreyer/background-caught-ferry> (dostęp: 21.07.2019).

⁸ Snoghøj, czyli przedmieścia Fredericii, znajdują się blisko przeprawy promowej opisanej w noweli Jensena. W czasach realizacji filmu ta przeprawa już nie istniała (została zastąpiona w 1935 r. mostem), dlatego Dreyer w swoim scenariuszu zmienił port w Strib na Assens, czyli miasto, z którego po zejściu z promu na ląd wyruszają Sophus i Elvira.

⁹ Wspomnienia Jørgena Roosa o współpracy z Dreyerem, zob. <http://dfidk-carlthdreyer.d8-v2.prod.ng.peyzt.dk/carlthdreyer/om-dreyer/metode/jorgen-roos-om-carl-th-dreyer> (dostęp: 30.08.2019).

¹⁰ Poza dodaną na prośbę producentów przez Erika Tuxena minimalistyczną ilustracją muzyczną, która pojawia się w jedynie w pierwszym i ostatnim ujęciu, cała ścieżka dźwiękowa filmu opiera się na dźwiękach diegetycznych.

¹¹ Maksymalna prędkość zwiększyła się w stosunku do oryginału literackiego o 20-30 kilometrów na godzinę ze względu na różnicę w mocy motocykli z lat 40. i tych z czasów powstania noweli Jensena.

¹² Taki sposób prowadzenia pojazdu skończył się wypadkiem Roosa, który doznał ogólnych obrażeń ciała, miał połamane żebra i złamany kciuk. Na szczęście udało mu się w miarę szybko wrócić do pracy.

¹³ Zob. <https://www.carlthdreyer.dk/en/carlthdreyer/background-caught-ferry> (dostęp: 21.07.2019).

¹⁴ Tamże.

¹⁵ Przekonał się o tym sam Dreyer, kiedy jeden z jego filmów został zatrzymany w produkcji (był to jedyny „półkownik” tego reżysera). Prawie ukończony dokument *Woda na wsi* (1946), który w turpistyczny, a jednocześnie zabawny sposób prezentował problemy z czystością wody w duńskich gospodarstwach rolnych, po protestach organizacji rolniczych nie został dopuszczony do rozpowszechniania (dopiero w 2007 r. zmontowano obraz z nagraniem dźwiękiem – komentarzem z 1946 r.). Film nie tylko piętnował problemy z higieną, ale dawał również proste rady, jak naprawić sytuację. Jednak poziom dosadności ujęć (być

może wzorowany na brytyjskim krótkim metrażu Richarda Massinghama *Coughs and Sneezes* z 1945 r.), które mogły budzić obrzydzenie wśród potencjalnych widzów w rodzimych miastach lub za granicą (np. w Wielkiej Brytanii), gdzie docierała duńska żywność, był szokujący i mógł spowodować bojkot tejeje. Zob. C. Tybjerg, *Pissing into the Well. Dreyer, Film Propaganda and Cognitive Theory*, „Kosmorama” 2013, nr 249, <http://www.kosmorama.org/ServiceMenu/05-English/Articles/Pissing-into-the-Well.aspx> (dostęp: 21.07.2019).

¹⁶ Cyt. za S. Kracauer, *Teoria filmu. Wyzwolenie materialnej rzeczywistości*, tłum. W. Wertenstein, słowo/obraz terytoria, Gdańsk 2008, s. 248-249.

¹⁷ Zob. C. C. Thomson, *Short Films from a Small Nation. Danish Informational Cinema 1935-1965*, Edinburgh University Press, Edinburgh 2018.

¹⁸ Cyt. za C. C. Thomson, M. Hilson, *Beauty in Bacon. „The Pattern of Co-operation” and the export of postwar Danish democracy*, <https://www.kosmorama.org/kosmorama/artikler/beauty-bacon-pattern-co-operation-and-export-postwar-danish-democracy> (dostęp: 10.09.2019).

¹⁹ Wśród pojazdów wyjeżdżających z promu w Assens widać również słynny niemiecki motocykl DKW NZ 250, który, podobnie jak wszystkie inne maszyny na drodze, szybko zostaje w tyle za nimbusem głównych bohaterów.

²⁰ Aktor grający Śmierć jako jedyny w tym filmie ma mocną charakterystykę twarzy – przypomina ona twarz Bernharda Goetzkego ze *Zmęczonej śmierci* (1921) Fritza Langa. W językach germańskich (np. w niemieckim) śmierć jest zazwyczaj rodzaju męskiego – dlatego Śmierć została ukazana jako mężczyzna i do tej tradycji odwołuje się Jensen i Dreyer. Przy okazji można zauważyć, że pojazd oraz stylizacja aktora na wczesne lata dwudzieste XX w. w połączeniu z jego stosunkową bezgłośnością (względem niezwykle hałasującego sportowego motocykla) umożliwiają postawienia jeszcze jednej tezy. Estetyka kina niemego (symbolicznie ukazana poprzez hot roda) nadal daje znać o sobie i potrafi „zaatakować” film epoki dźwiękowej (nowoczesny motocykl). *Dopędzili prom* byłby zatem ostatecznym pożegnaniem Dreyera z kinem niemym, z równoczesnym pokazaniem znaczenia i nadal dużej mocy tradycji tego kina.

²¹ Podkreślone to zostało umieszczeniem na tym samym błotniku nimbusa, pod tablicą rejestra-

cyjną tabliczki z literami DK, które w międzynarodowym kodzie samochodowym oznaczają Danię. Takie tabliczki obowiązkowo nosiły pojazdy podczas podróży zagranicznych, co może sugerować powrót bohaterów z zagranicy do Kopenhagi.

²² Po wizycie na Bornholmie Dreyer napisał scenariusz już w grudniu 1945 r.

²³ Wyspa o strategicznym znaczeniu na Bałtyku pierwotnie miała zostać poddana przez okupacyjny garnizon niemiecki Brytyjczykom. Niespodziewanie została zaatakowana przez oddziały Armii Czerwonej, której lotnictwo wobec oporu Niemców zbombardowało te dwa miasta (leżące po przeciwległych stronach Bornholmu), niszcząc około 800 domów. Po opuszczeniu wyspy przez wojska sowieckie w 1946 r. możliwa była odbudowa zniszczeń (m.in. dzięki pomocy Szwecji), co zostało pokazane w filmie Banga. Jak na ironię ten sam reżyser w 1961 r. stworzył duńską wersję *Reptilicusa* – amerykańsko-duńskiej produkcji film science-fiction o potworze atakującym Kopenhagę, powszechnie uważany za jedno z najgorszych dzieł tego typu. Filmy o potworach popularne w latach 50. i 60. często interpretowano jako wyraz zimnowojennego strachu przed ZSRR.

²⁴ Za pierwszym razem dystrybutor paliwowy BP znajduje się na jednej z ulic Assens w scenie wyjazdu bohaterów z miasta. Po raz drugi stacja tego koncernu jest miejscem wspomnianej wcześniej sceny dialogowej.

²⁵ Opis lokacji filmu podaję według strony: <http://www.ebbemunk.dk/misc/faergen.html> (dostęp: 27.07.2019).

²⁶ Hot rod składa się z części przede wszystkim samochodów marki Ford. W Danii pod Kopenhagą w okresie międzywojennym montowano auta tego amerykańskiego koncernu (Ford model A i model B). W tym skandynawskim kraju (w odróżnieniu od pobliskiej Szwecji) nie było wielkich tradycji motoryzacyjnych. Pewnym wyjątkiem jest popularny do dnia dzisiejszego motocykl Nimbus.

W kontekście uwspółcześnienia przez Dreyera w procesie adaptacji noweli Jensena, jest znamienne, nie tyle zepchnięcie z drogi duńskiego motocykla przez „amerykańskiego” forda, ile uczynienie tego przez starego gruchota.

²⁷ Cytaty z Biblii podaję wg *Pismo Święte Starożytności i Nowego Testamentu. Biblia Tysiąclecia*, wydanie V, Pallottinum, Poznań 2000.

²⁸ G. Deleuze, *Kino. 1. Obraz – ruch. 2. Obraz – czas*, tłum. J. Margański, słowo/obraz terytoria, Gdańsk 2008, s. 298.

²⁹ J. Białostocki, *Pleć śmierci*, słowo/obraz terytoria, Gdańsk 2007, s. 160.

³⁰ C. Th. Dreyer, *Mistyka ucieleśniona (1929)*, tłum. J. Nowak, „Film na Świecie” 1989, nr 366, s. 33.

³¹ Jest ich blisko 20 na 120 ujęć w całym filmie.

³² Cyt. za: <http://www.geocities.com/paulinekaelreviews/d2.html> (dostęp 16.07.2019).

³³ Zob. C. Claire Thomson, Mary Hilson, dz. cyt.

³⁴ Cyt. za: T. Szczepański, *Skandynawowie*, w: *Historia kina*, t. 2: *Kino klasyczne*, red. T. Lubelski i in., Universitas, Kraków 2011, s. 698.

³⁵ Dreyer był uczestnikiem pierwszej duńskiej szkoły lotniczej (19010-1911). Miał też licencję na loty balonem. Zob. <https://www.carlthdreyer.dk/en/carlthdreyer/about-dreyer/biography/aviator> (dostęp 30.08.2019).

³⁶ Przyczyną tych restrykcji był kryzys paliwowy spowodowany sytuacją na Bliskim Wschodzie i blokadą eksportu ropy przez kraje OPEC do państw popierających Izrael. Limity prędkości miały za zadanie ograniczyć zużycie tak brakującego wtedy na rynku międzynarodowym paliwa (90 procent produkcji energii w Danii było oparte na importowanej ropie). Zob. G. Szelągowska, *Dania. Historia państw świata w XX i XXI wieku*, Wydawnictwo Trio, Warszawa 2010.

³⁷ Jednym z nich jest Jim Jarmusch. Zob. <https://www.chicagoreader.com/chicago/jim-jarmuschs-favorite-shorts/Content?oid=914766> (dostęp: 30.07.2019).