

Kolei filmowa moc

MARCIN GIŻYCKI

– *Panowie i panie! – podjął Wiór. – Nadeszła chwila osobliwa, chwila ziszczenia wieloletnich tęsknot. Pociąg ten już do nas należy – opanowaliśmy go niepodzielnie; żywiły obce, obojętne lub wrogie wydzielone już z jego organizmu. Panuje tu bezwzględnie atmosfera ślepego toru i jego moc. Za chwilę moc ta ma się objawić. Kto nie czuje się dostatecznie przygotowanym, niechaj cofnie się w porę; potem może być za późno. Za calość i bezpieczeństwo ręczę. Przestrzeń wolna i drzwi otwarte. – Więc? – rzucił wkoło badawcze spojrzenie. – Więc nikt się nie cofa?*¹

Tak przemawiał do sparaliżowanych grozą pasażerów garbaty kolejarz z opowiadania Stefana Grabińskiego *Ślepy tor* z 1919 r., w którą to postać wcielił się blisko pół wieku później demoniczny Jacek Woszczerowicz w filmie Ryszarda Bera pod tym samym tytułem (1967).

Romans filmu z kolejnictwem zaczął się już u zarania kina. Od kiedy widzowie z krzykiem strachu wbijali się w fotele na widok najeżdżającej na nich lokomotywy podczas pierwszego seansu braci Lumière, wiadomo było, że pociągi są żywiołem filmu. Kino uosabiało tego samego ducha XX w., co nowe, szybkie parowozy, było wyrazem wiary w potęgę maszyny. Ale okazało się też, że tory, lokomotywy i wagony mają ogromny potencjał symboliczny, metaforyczny, doskonale nadający się do obrazowania takich pojęć, jak szybkość, pęd, moc, ale również przejściowość, wyobcowanie, niepewność, klaustrofobia, uwięzienie, strach przed nieznanym. Pociąg bowiem niekoniecznie musi nieść pasażerów tam, gdzie chcą się znaleźć. Może ich wieźć także do więzienia, na zsyłkę albo nawet i śmierć. Może być wehikułem przeznaczenia.

Filmografia zamieszczona w wydawnictwie towarzyszącym zorganizowanej w 1991 r. w Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Nowym Jorku wystawie *Węzeł i podróż – pociągi i film*² zawiera blisko 350 tytułów filmów, w których koleje odgrywają ważną rolę. Są wśród nich takie klasyczne pozycje, jak *Napad na ekspres* Edwina S. Portera (1903), *Podróż do krainy niemożliwości* Georges’a Mélièsa (1904), *General* Bustera Keatona (1926), cztery adaptacje *Anny Kareniny* (z lat 1927, 1935, 1948, 1967, ta ostatnia to oczywiście radziecka Aleksandra Zarhiego), *Turksib* Wiktora Turina (1929), *Człowiek z kamerą* Dzigi Wiertowa (1929), *Szanghaj Ekspres* Josefa von Sternberga (1932), *Bestia ludzka* Jeana Renoira (1938), *Bitwa o szyny* René Clémenta (1946), *Nieznanymi z pociągu* (1951) i kilka innych

filmów Alfreda Hitchcocka, *Teresa Raquin* Marcela Carné (1953), krótkometrażowy *Terminus* Johna Schlesingera (1961), *Transport z raju* Zbyńka Brynicha (1963), *Viva Maria!* Louis Malle'a (1965), *Pociągi pod specjalnym nadzorem* Jiřiego Menzla (1966), *Trans-Europe-Express* Alaina Robbe-Grilleta (1966), *Morderstwo w Orient Expressie* Sidneya Lumeta (1974), *Shoah* Clauda Lanzmana (1985), *Uciekający pociąg* (1985) Andrieja Konczałowskiego i *Europa* Larsa von Triera (1991). Jest też oczywiście sporo westernów, z *15:00 do Yumy* Delmera Davesa (1957) i *Pewnego razu na Dzikim Zachodzie* Sergia Leone (1968) na czele. Są też filmy polskie: *Kolejarskie słowo* (1953), *Człowiek na torze* (1956) i *Pasażerka* (1963) Andrzeja Munka (ten ostatni film zapewne ze względu na tytuł), *Pociąg* Jerzego Kawalerowicza (1959), *Korczak* Andrzeja Wajdy (1990), etiuda *Żaloba* Heleny Dąbrowskiej-Torres (1988) oraz animacja *Powrót* Jerzego Kuci (1972). Chciałoby się dodać do tej listy jeszcze animowaną *Podróż* Daniela Szczuchury (1970) i dokumenty: *Na torach* Bohdana Kosińskiego (1971) i *89 mm od Europy* Marcela Łozińskiego (1993). Można by też upomnieć się o kilka ważnych dzieł światowych, które redaktorzy *Węzła i podróży* przeoczyli, na przykład *Doktora Żywago* Davida Leana (1965), *Pogwarki* Wasilija Szukszyna (1972) czy *Mroczny przedmiot pożądania* Luisa Buñuela (1977). Nie mówiąc już o tym, że od 1992 r. pula filmów „kolejowych” powiększyła się o wiele znakomitych pozycji, że wspomnę tylko *Pociąg życia* Radu Mihaileanu (1998) i *Bilety* Kenetha Loacha, Ermanno Olmiego i Abbasa Kiarostamiego (2005).

Jest jednak film, którego prymatu w kinie „kolejowym” nie da się podważyć, i to zarówno ze względu na jego skalę, jak i inspirującą moc. To *Koło udręki* Abła Gance'a z 1922 r.

*Można mówić o kinie przed „Kołem udręki” i po „Kole udręki”, jak można mówić o malarstwie przed Picassem i po nim – twierdził Jean Cocteau*³. W podobnym tonie wypowiadał się Fernand Léger: [*Kołem udręki*] *Abel Gance sztukę filmową wzniosł do rzędu sztuk plastycznych. Przed nim ta sztuka szła niemal wciąż fałszywym tropem: podobieństwo do teatru, te same środki, ci sami aktorzy, ten sam dramatyzm*⁴. Znamienne to opinie dwóch wielkich artystów awangardy o filmie, który był w końcu – jak go określano – „romantycznym melodramatem”. Siła wizji tego dzieła była jednak tak wielka, że odbierano je niemal jak symfonię wizualną, jak manifest czystego kina.

Koło udręki było niezwykle, jak na swoje czasy, przedsięwzięciem, nad którym dodatkowo od początku ciążyło fatum. Realizacja filmu zajęła trzy lata i pochłonęła niebotyczną sumę ponad miliona franków⁵. Film w pierwotnej wersji trwał siedem i pół godziny (a według niektórych źródeł nawet dziewięć⁶). Premiera została rozłożona na trzy kolejne czwartkowe przedpołudnia w grudniu 1922 r. Ostatniego dnia, gdy zgasyły już projektory, sześciotysięczna publiczność wpadła w euforię: powstano z miejsc, oklaskom nie było końca, wyświetlono więc ponownie ostatni akt, ale owacja trwała nadal.

Na tok produkcji wpływ miała choroba młodziutkiej żony reżysera, Idy Danis. Gance dwukrotnie zmieniał scenariusz i przenosił zdjęcia, najpierw z Paryża do Nicei, a następnie w Alpy, by kontynuować realizację, nie opuszczając ukochanej, której stan zdrowia wymagał odpowiedniego powietrza. Jednakże galopujące suchoty zwyciężyły i Danis zmarła dokładnie w dniu ukończenia zdjęć w kwietniu 1921 r. Zanim film został zmontowany, ciężko zachorował również odtwórca głów-

nej roli Séverin-Mars, przyjaciel Gance'a i jego ulubiony aktor, i umarł wkrótce, nie doczekawszy premiery.

Koło udręki powstawało więc w aurze wywołanej jakby swoim tematem. Film opowiada bowiem historię człowieka, którego miłość do nielegalnie przybranej córki niszczy i jego samego, i otoczenie. Już w pierwszych sekwencjach filmu rozgrywa się tragedia – katastrofa kolejowa. Bohater, maszynista Syzyf, ratuje z jednego z rozbitych wagonów małą dziewczynkę, Normę, sierotę, którą przygarnia. Sam jest wdowcem wychowującym już syna o imieniu Elie. Dzieci wzrastają w nieświadomości, że nie są rodzeństwem, aczkolwiek z czasem rodzi się między nimi bynajmniej nie siostrzano-braterskie uczucie. Syzyf także pożąda Normy, musi jednak zgodzić się na jej małżeństwo ze znenawidzonym, lecz szantażującym go szefem, De Hersanem. W ostatniej chwili Syzyf, który wcześniej niemal całkowicie utracił wzrok w wyniku wypadku, próbuje jednak nie dopuścić do ślubu, podejmując udaremniającą próbę zabicia Normy przez spowodowanie wykoślenia pociągu. Elie odkrywa również prawdę o swojej „siostrze” i wini ojca, że swoim egoizmem pozbawił jego i Normę szczęścia. Ostatnia część dramatu rozgrywa się na Mt. Blanc, gdzie Syzyf otrzymuje posadę operatora kolejki linowej. Żyje tam w niewielkiej budce wraz z Elie'm i psem. Pewnego dnia Norma z mężem przybywa tu jako turystka. Miłość Elie'ego odżywa na nowo. Dochodzi do walki między nim i De Hersanem, w trakcie której Elie spada w przepaść. Norma postanawia zostać z Syzyfem, teraz już całkowicie ślepy. Udręczony Syzyf osiąga spokój i równowagę ducha. Odcięty ślepotą od świata zewnętrznego, widzi wreszcie wewnętrzne światło. Umiera, przysłuchując się odgłosom tańców dobiegającym z festynu górskich przewodników.

Trudno się nadziwić, że ta nieznośnie zadęta na antyczną tragedię historia (jej bohater powinien się raczej nazywać Edyp) mogła w ogóle zainteresować przedstawicieli Wielkiej Awangardy. Bo też i nie w literaturze, lecz w obrazie należy szukać wyjaśnienia tej zagadki. Sam Gance pisał na temat genezy *Koła udręki*, że zaczął sobie zdawać sprawę, iż kino nie jest w stanie udźwignąć od razu „katedr światła”, jakie sobie wymarzył, że należy budować je stopniowo, krok po kroku.

Szukam motywów bardziej melodramatycznych, a zarazem uniwersalnego tematu, w którym można by zawrzeć świat wykreowany dla kina, świat lokomotyw, torów, semaforów, dymu. (...) I na zasadzie kontrastu – świat śniegu, szczytów górskich, pustki; symfonię w białej tonacji następującą po symfonii w tonacji czarnej. (...) W przeciwieństwie do dramatu teatralnego ten dramat tworzyć będą przestrzenie, otoczenie, które systematycznie odłączać się będzie od bohatera. (...) W tym filmie wykorzystam prawdziwe dramatyczne możliwości ekranu, to znaczy: cały patos rzeczy podniesionych do poziomu człowieka. Zgodnie z moją metafizyką, którą wyznaję, od kiedy osiągnąłem dojrzałość, wierzę, że materia żyje. Należy tylko przeprowadzić na to liryczny dowód⁷.

O ile melodramatyzm filmu trudny jest dziś do strawienia, o tyle wykreowanie świata lokomotyw, torów, semaforów i dymu udało się Gance'owi nad wyraz. Wielu artystów było tą kolejową wizją oczarowanych. René Clair twierdził na przykład, że prawdziwym tematem *Koła udręki* nie jest dziwaczna historia maszynisty, *lecz pociąg, tory, semafony, strumienie pary, góra, śnieg i chmury. (...) Gdybyż tylko potrafił on [Gance] rzec się literatury i chciał nabrać wiary w kino! – wzdychał przyszły twórca *Antraktu*⁸. Germaine Dulac pisała o filmie Gance'a jako*

o pieśni torów i kół i poemacie, którego rymami są linie [szyn]⁹. Niewątpliwie zawarte w *Kole udręki* obrazy pędzącej lokomotywy, tłoków, kół, a także zwrotnic i dźwigni żyły własnym życiem. I zrodziły w kinie całą kolejową szkołę.

Przyjazdem ekspresu na dworzec rozpoczął Walter Ruttmann *Berlin – symfonię wielkiego miasta* (1927). Podobnie Hans Richter posłużył się migawkami jadącego pociągu w charakterze introdukcji do *Symfonii wyścigów* (1928). Joris Ivens tyleż uwagi poświęcił w swoim debiutanckim filmie tytułowemu *Mostowi* (1928), ile przejeżdżającemu po nim pociągowi. Polski malarz i propagator idei awangardy filmowej Janusz Maria Brzeski nawoływał: *Fotografujcie (...) pędzące ekspresy, przesuwające się zwrotnice. Pokażcie labirynt szyn ginących na sentymentalnym horyzoncie i sygnały kolejowe*¹⁰ – i sam usiłował swoje słowa wcielić w życie w filmie *Beton* (1933). Szczególny hołd kolei i pracującym na niej ludziom złożyli brytyjscy dokumentaliści z kręgu Johna Griersona, Harry Watt i Basil Wright, w *Nocnej poczcie* (1936), bodajże najwspanialszym „kolejowym hymnie” w historii kina.

Są jednakże na liście filmów wywodzących się z Gance’owskiego „świata, lokomotyw, torów i dymu” trzy pozycje zainspirowane bezpośrednio *Kolem udręki*, a ściślej fragmentem muzyki do tego filmu. Oprawę muzyczną dla swojego dzieła na jego premierę Gance zamówił u Arthura Honeggera, a ten posłużył się głównie gotowymi utworami innych kompozytorów, do których prawa miała wytwórnia Gaumont. Własną muzyką, specjalnie na tę okazję napisaną, opatrzył sceny związane z kolejami, szynami, kołami – tak charakterystyczne dla dzieła Gance’a. W jakiś czas później kompozytor przerobił ten materiał na samodzielny utwór symfoniczny, nadając mu tytuł wzięty od nazwy parowozu, który pojawiał się w filmie: *Pacific 231*. W 1927 r. inny muzyk zafascynowany kinem i widowiskami z użyciem projektorów, Alexander Laszlo, Węgier działający wówczas w Niemczech (później w USA), wykorzystał kompozycję Honeggera we własnym krótkim filmie¹¹. Podobno nie spodobało się to Gance’owi, który sam zamierzał stworzyć poliekranową wizualizację tego utworu. Do realizacji tej niestety nie doszło, ale zaledwie cztery lata po eksperymencie Laszlo podobną próbę zilustrowania *Pacificu 231* podjął radziecki animator Michaił Czekanowski. Jego filmowy kolaż łączący za pomocą wielokrotnej ekspozycji zdjęcia szyn, pędzącej lokomotywy, muzyków i ich instrumentów. Nakładające się na siebie krótkie, dynamiczne ujęcia zmnożonych form i światła. Początek przypomina nieco uwerturę do *Człowieka z kamerą* Wiertowa. I tu, i tam sygnał do rozpoczęcia akcji daje dyrygent. Orkiestra zaczyna grać, a w rytm muzyki pojawiają się obrazy. Niestety film nie trafił w odpowiedni czas. *Pacific 231* Czekanowskiego został potępiony za formalizm, a twórca zmuszony do dodania komentarza potępiającego Honeggera za burżuazyjne fetyszyzowanie techniki oraz obcy masom sentymentalizm.

W 1949 r. postanowił zmierzyć się z utworem Honeggera krytyk, działacz ruchu klubów filmowych i historyk kina Jean Mitry. Jego *Pacific 231* jest niewątpliwie najbardziej znany ze wszystkich filmów inspirowanych tą muzyką, a to zapewne za sprawą nagrody zdobytej w Cannes. Reżyser nazwał swój film „esejem”. Dzisiaj użylibyśmy raczej określenia „impresja dokumentalna”, chodzi bowiem o rytmicznie zmontowany ciąg obrazów z przejazdu pociągu z jednej stacji do drugiej. Po *Nocnej poczcie*, w której muzyka (Benjamin Brittena) odgrywa również znaczącą

rolę, film Mitry'ego, choć zgrabny, nie wydaje się specjalnie odkrywczy, ale trzeba pamiętać, że autorowi chodziło nie tylko o zabawę formalną, ale i złożenie hołdu dziełu Gance'a.

Krąg potomków *Koła udręki* nie ogranicza się zresztą do realizacji o tematyce *stricte* kolejowej. Obejmuje też niektóre filmy z nurtu „kina czystego”, w których wykorzystano obrazy pracujących maszyn i ich części: kół, trybów, pasów transmisyjnych itp. w celu ukazania na ekranie wyabstrahowanego ruchu. Do najciekawszych dzieł tego rodzaju należą: *Balet mechaniczny* Fernanda Légera (1924), *Temat i wariacje* Germaine Dulac (1928) i *Marsz maszyn* Eugene'a Deslawa (1929).

Koleje dla kina to jednak coś więcej niż maszyna, atrakcyjny wizualnie, bogaty w znaczenia temat, nośnik idei. Mamy tu do czynienia z dwoma bliskimi sobie domenami ruchu. Jak już zauważyli projektanci logotypu Zespołu Filmowego Tor (obecnie Studio Filmowe Tor), taśma filmowa rozwija się w czasie jak tor kolejowy widziany z kabiny maszynisty. Każdy film jest w gruncie rzeczy podróżą pociągiem z punktu A do punktu B.

MARCIN GIŻYCKI

¹ S. Grabiński, *Ślepy tor*, w: tegoż, *Demon ruchu*, <http://literat.ug.edu.pl/grabin/0006.htm> (dostęp: styczeń 2013).

² *Junction and Journey: Trains and Film*, red. L. Kardish, MoMa, New York 1991, s. 44-47.

³ J. Cocteau, *The Art of Cinema*, New York 1994, s. 132.

⁴ F. Léger, *Funkcje malarstwa*, tłum. J. Guze, Warszawa 1970, s. 189.

⁵ Niektórzy badacze podają sumę 2,5 miliona franków. Por. S. Liebman, *J'Accuse*, „*La Roue*”, „*Cinéaste*” 2008, nr 1 (zima), s. 70.

⁶ R. Abel, *French Cinema: The First Wave, 1915-1929*, Princeton 1984, s. 327. Najpełniejsza z istniejących dzisiaj wersja filmu, zrekonstruowana w 1980 r. przez Marie Epstein, liczy 303 minuty, czyli niemal dokładnie 5 godzin. Starannie opracowane wydanie filmu na DVD przez Flicker Alley (2008) trwa 260 minut, ale zawiera sceny nieobecne w rekonstrukcji Epstein.

⁷ A. Gance, *Prisme*, Paris 1930, 175. Cyt. za: S. P. Kramer, J. M. Welsh, *Abel Gance*, Boston 1978, s. 81.

⁸ R. Clair, *La roue*, w: N. King, *Abel Gance: A Politics of Spectacle*, British Film Institute, London 1984, s. 23, 26.

⁹ G. Dulac, *La roue: The song of the rails*, w: tamże, s. 26, 28.

¹⁰ J. M. Brzeski, *Miasta, które czekają na swoich reżyserów*, „*Ilustrowany Kurier Codzienny*”; 29 listopada 1932, dod. „*Kurier Filmowy*”; przedruk w: M. Giżycki, *Walka o film artystyczny*, Warszawa 1988, s. 194.

¹¹ N. King, *The Sound of Silents*, w: *Silent Film*, red. R. Abel, Rutgers University Press, New Brunswick 1996, s. 37. Być może przez „film” rozumiano projekcję ruchomych slajdów, bo tym się László wówczas pasjonował.