

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia de Cultura 12(1) 2020

ISSN 2083-7275

DOI 10.24917/20837275.12.1.6

Michael Gott

Uniwersytet w Cincinnati

ORCID 0000-0002-9926-7893

Kris Van Heuckelom

Katolicki Uniwersytet w Leuven

ORCID 0000-0003-1188-916X

Wyboje na „drodze do Europy”

Nowa odsłona kina drogi i ponowne mapowanie narodu w Europie Środkowej po 2004 roku¹

Od lat dziewięćdziesiątych XX wieku w Europie rośnie popularność kina drogi (Mazierska, Rascaroli 2006; Everett 2009; Gott, Schilt 2013; Gott 2016). Rzeczywiście, gatunek ten wydaje się idealną matrycą do eksploracji zmieniających się europejskich granic i nowych koncepcji obywatelstwa w obliczu poszerzenia Unii Europejskiej oraz upadku komunizmu w Europie Środkowej i Wschodniej. IkonoGRAFIA i tropy typowe dla kina drogi – często wzbogacone o kontynentalny rys – dla wielu reżyserów stanowią idealny środek do opowiedzenia historii o nowych transnarodowych paradygmatach współczesnej Europy (Petek 2010: 219). Z samej swojej definicji film drogi bazuje na silnym kontraście z ograniczeniami mobilności epoki komunizmu i zdaje się dobrze reprezentować wszelkie możliwości, jakie pojawiły się dla mieszkańców Europy Środkowej i Wschodniej po upadku dawnych reżimów (Pedersen 2012). Jednak z wielu powodów format kina drogi bardzo powoli przyjmował się w Polsce (Wyżyński 2007), a kilka przykładów realizacji tego gatunku powstałych w Czechach w pierwszym piętnastoleciu po upadku komunizmu przedstawiało podróżnych podejmujących próby skorzystania z nowo zdobytej mobilności z niejaką trwogą i z różnym skutkiem (Gott 2012; Hanáková 2013). Dopiero po przystąpieniu do Unii Europejskiej w 2004 roku Czesi i Polacy zaczęli coraz częściej wyruszać w podróż, której celem była praca, studia, pielgrzymki, wakacje, a także emigracja. Wtedy też kino drogi stało się bardziej rozpowszechnionym sposobem ekspresji tych trendów. Niniejszy tekst rozpoczyna się krótkim przeglądem środkowoeuropejskiego kina drogi po roku 1989, po czym bardziej dogłębnie omawia cztery w miarę nowe filmy wykorzystujące motyw drogi po to, by ukazać nie pewne i zmieniające się miejsca Czechów i Polaków na mapie współczesnej Europy. Kino drogi powyższych krajów reprezentuje intrygującą optykę, dzięki której można badać zastosowanie technik i tematów tego gatunku w kontekście europejskim,

¹ Tekst stanowi rozdział książki: *The Global Road Movie. Alternative Journeys around the World*, red. José Duarte, Timothy Corrigan, Bristol 2018, s. 219–236. Autorką przekładu na język polski jest Justyna Kucharska.

tym bardziej że pomimo bliskości geograficznej oraz licznych podobieństw natury ekonomicznej, kulturowej i historycznej kinematografie obu narodów wykorzystują tę formułę na zgoła różne sposoby.

Filmy omawiane w niniejszym tekście to produkcje polskie: *Francuski numer* (2006, reż. Robert Wichrowski) i *Handlarz cudów* (2009, reż. Bolesław Pawica, Jarosław Szoda), oraz czeskie: *Rodzina fundamentem państwa (Rodina je základ státu)*, 2011, reż. Robert Sedláček) i *Buziaczki (Pusinky)*, 2007, reż. Karin Babinská). Chociaż filmy te do pewnego stopnia podążają utartymi ścieżkami, stawiamy tezę, że równocześnie na różne sposoby nowatorsko wykorzystują one narzędzia kina drogi, odpowiadając, na problemy, dylematy i perspektywy Europy Środkowej po 2004 roku. Co prawda, wymienione obrazy demonstrują wyraźnie transnarodową orientację niektórych bohaterów, jednak wyjazdy poza granice państwowe nie przestają stanowić wyzwania dla mieszkańców tej części kontynentu oraz emigrantów z bardziej na wschód położonych krajów, którzy w kilku filmach towarzyszą podróżom tych pierwszych.

Czeskie i polskie kino drogi po 1989 roku

Ze względu na stosunkowo niewielkie rozmiary oraz fakt dzielenia granicy z czterema europejskimi państwami (i piątym, Węgrami, oddalonym o niecałe 100 kilometrów) jedną z najbardziej uderzających cech czeskiego kina drogi po 1989 roku jest ograniczona liczba filmów podejmujących temat przekraczania granicy. Najczęstszą międzynarodową trasą w czeskich filmach drogi jest szlak na wschód prowadzący przez raczej mało znaczącą granicę ze Słowacją, państwem, które przed 1993 rokiem stanowiło część Czechosłowacji. Najbardziej godne uwagi czeskie filmy drogi epoki postkomunistycznej, *Jazda (Jízda)*, 1994, reż. Jan Svěrák) oraz *Małe sekrety (Výlet)*, 2002, reż. Alice Nellis), dobrze ilustrują tę tendencję. Z uwagi na brak odpowiednich dokumentów do samochodu bohaterom *Jazdy* nie pozostaje nic innego, jak bez końca przemierzać południowe Czechy i od czasu do czasu docierać do granicy z Austrią. Tymczasem podróżnicy w *Małych sekretach* kierują się na wschód i z trudem udaje im się przekroczyć granicę ze Słowacją. Podobną trasę wytyczyli sobie bohaterowie *Roming* (2007, reż. Jiří Vejdělek), a w *Młodym winie (Bobule)*, 2008, reż. Tomáš Barina) dwóch mężczyzn chciałoby pojechać nad morze, ale ostatecznie poprzestaje na urlopie na Morawach. W *Wycieczkowiczach (Účastníci zájezdu)*, 2006, reż. Jiří Vejdělek) grupie turystów na zorganizowanych wczasach udaje się przekroczyć granicę, jednak nie korzystają z rejonów, do których dotarcie umożliwił im przełom roku 1989 – pozostają na kamienistej słoweńskiej plaży, choć ta prawdopodobnie byłaby dla niektórych z nich dostępna również przed aksamitną rewolucją (Gott 2012). Pomimo oczywistych atrakcji, jakie dla nieposiadających dostępu do morza Czechów niosą ze sobą plaże Adriatyku, radość bohaterów zostaje przyćmiona przez przymus porównywania się do francuskich i włoskich turystów. Natomiast para z *Road-Movie* (2015, reż. Martin Jelínek) w ramach bezcelowej nocnej przejażdżki nonszalancko odwiedza Wiedeń położony jedynie 90 kilometrów od czesko-austriackiej granicy. Ta tendencja w kinie drogi bez wątpienia wiąże się

z tym, co Petra Hanáková określa jako „odmowę bycia transnarodowym” (2013), jest jednak również wynikiem (kinematograficznych) czynników ekonomicznych.

Cztery razy większa od Republiki Czeskiej Polska dzieli z innymi krajami ponad 3000 kilometrów granic lądowych. Co jednak znaczące, najczęściej pojawiająca się w polskich narracjach drogi granica to wybrzeże Morza Bałtyckiego na północy. Z pewnością walory turystyczne nadmorskiego regionu mogą częściowo wyjaśnić kinematograficzne zainteresowanie podróжами ku północy, może ono jednak również wskazywać na pewną niechęć polskich twórców filmów drogi do podejmowania tematu naznaczonych geopolitycznie i historycznie granic na osi wschód – zachód. Pojawienie się południowo-północnej trajektorii jako swego rodzaju polskiej „narodowej” trasy można co prawda datować na czasy komunistyczne, jednak wieloetapowe wycieczki drogowe w kierunku Morza Bałtyckiego nie straciły na znaczeniu nawet po akcesji do Unii Europejskiej, o czym świadczą filmy takie jak *Południe-Północ* (2006, reż. Łukasz Karwowski), *Piąta pora roku* (2012, reż. Jerzy Domaradzki), *Bilet na Księżyc* (2013, reż. Jacek Bromski) czy *Serce, serduszko* (2014, reż. Jan Jakub Kolski). Dwa typowe wątki wydają się kluczowe dla tych „narodowych” narracji drogowych. Przeprowadzenie bohaterów przez zróżnicowany polski krajobraz geograficzny i społeczny pozwala filmowcom oddać na ekranie „stan narodu”, natomiast morze jako fizyczny i symboliczny koniec trasy staje się uosobieniem osobistej przemiany, która dokonała się w bohaterach podczas podróży.

Nie oznacza to jednak, że znacznie dłuższa wschodnia i zachodnia granica pozostają całkowicie nieobecne we współczesnym polskim kinie drogi. W okresie po akcesji do UE powstała ograniczona, ale zauważalna liczba filmów drogi, w których podróżowanie na Zachód wiązało się z opowieścią o mobilności transgranicznej. W związku z tym, że wstąpienie do UE zbanalizowało dla polskich podróżnych wyjazdy na Zachód, większość z tych produkcji koncentruje się na trudnej sytuacji imigrantów spoza kraju (zazwyczaj z terenów byłego Związku Radzieckiego). Dotyczy to na przykład dziecięcego filmu drogi *Jutro będzie lepiej* (2010, reż. Dorota Kędzierzawska), polsko-japońskiej koprodukcji o trzech bezdomnych rosyjskich chłopcach, którzy wyruszają w pełną przygodę podróż do Polski. Poprzez nakierowanie uwagi na nieuprzywilejowanych przybyszów ze Wschodu filmy te na ogół podkreślają zmieniający się status geopolityczny Polski wynikający z poszerzenia granic UE oraz przejście z tradycyjnej pozycji narodu emigrantów na pozycję miejsca docelowego (lub tranzytowego). Szablon filmu drogi jako taki nie tylko oferuje odpowiedni format dla zmierzenia się z rosnącym napływem imigrantów do Polski i zobrazowania często problematycznych interakcji między mieszkańcami i przybyszami, daje również polskim filmowcom możliwość sięgnięcia do własnej długiej historii emigracji do Europy Zachodniej i wzmocnienia poczucia identyfikacji z trudną sytuacją nowych migrantów. Biorąc to pod uwagę, trudno nie zauważyć swoistej skłonności polskich filmowców do projektowania na tych zagranicznych podróżnych niektórych typowych elementów polskiego doświadczenia diasporycznego. Najbardziej oczywisty przykład stanowi tu wyjątkowa pozycja, jaką w owych narracjach zajmują Francja i Paryż jako upragnione miejsca dla imigrantów (co stoi w sprzeczności z reputacją Wielkiej Brytanii jako najsilniejszego magnesu dla przybywających do dzisiejszej Europy). Jeżeli przyjąć, że powracające filmowe wizje

Paryża wskazują na zmitologizowany status Francji w polskiej kulturze – nie tylko jako „ucieleśnienie Zachodu” (Ostrowska, Rydzewska 2007: 188), ale także jako jeden z głównych historycznych ośrodków polskiej diaspory – to nie powinno dziwić, że bohaterowie dwóch polskich filmów omawianych w niniejszym artykule zmierzają właśnie w kierunku Paryża.

Polskie filmy drogi po roku 2004

Napisy początkowe osadzonego w realiach tuż po rozszerzeniu UE filmu *Francuski numer* (2006) Roberta Wichrowskiego pojawiają się na tle serii wprowadzających ujęć z poruszającej się kamery, które przedstawiają paryskie krajobrazy. Ujęcie z ruchomej kamery zanurzającej się w ciemnym tunelu biegnącym wzdłuż Sekwany niemal niezauważalnie przechodzi w ujęcie z pojazdu wyjeżdżającego z podobnego tunelu położonego wzdłuż Wisły w Warszawie. W ułamku sekundy, mogłoby się wydawać, montaż na ruchu pojazdu pokonuje odległość 1600 kilometrów. Wizualne paralele pomiędzy dwiema stolicami są również ustanawiane przez późniejsze wizualne kadrowanie Zamku Królewskiego w Warszawie, które powtarza wcześniejsze ujęcie przypominającego zamek budynku w Paryżu (Conciergerie na Île de la Cité). W dosyć wyraźny sposób ściste zestawienie obu europejskich metropolii w sekwencji z napisami początkowymi we *Francuskim numerze* podkreśla nie tylko długo wyczekiwany w Polsce „powrót do Europy”, ale też rosnącą porowatość wewnątrz europejskich granic w następstwie rozszerzenia UE. Jak jeden z polskich podróżnych śmiało stwierdza: „jesteśmy w Unii i nie ma już żadnych granic”.

Fabula *Francuskiego numeru* rozwija się wokół prób podejmowanych przez zamoznego gangstera przeobrażonego w biznesmena (Kurowski, zwykle nazywany „Prezydentem” lub „Bosssem”) w celu zdobycia rozklekotanego żółtego mercedesa. Gdy samochód zostaje ukradziony przez kilku podpitych chłopaków, „Boss” wysyła na ulice Warszawy dwóch ze swoich „asystentów” (Leona i Chwastka), żeby go znaleźli i odzyskali. Zbiegiem okoliczności mercedes trafia w ręce Magdy, atrakcyjnej dwudziestoparolatki planującej udać się nim z Polski do Paryża w towarzystwie czterech podróżnych, którym brak środków, by przemieszczać się w bardziej wygodny i mniej przypadkowy sposób. Towarzysze podróży (polski mężczyzna w średnim wieku wraz z dorosłym synem, nigeryjski student oraz armeński imigrant) nie są jednak świadomi, że dziewczyna wykorzystuje współdzielenie samochodu jako pretekst do czegoś innego. Zamiast zmierzać bezpośrednio do Paryża, spowalnia ona tempo podróży i subtelnie gra na nerwach swoich pasażerów, by z własnej woli zrezygnowali z przejażdżki. Co ciekawe, poprzez trzymanie swoich współtowarzyszy niczym kukiełki na sznurkach Magda ma nadzieję pobić dawny rekord ustanowiony przez obiekt swoich westchnień – Mateusza.

W wyniku ukrytego zaangażowania Magdy w zakład transgraniczna mobilność będąca celem męskiej części pasażerów zmienia się w „inscenizowaną” formę mobilności cyrkulacyjnej. Co charakterystyczne, pierwsze kilka godzin podróży składa się z licznych przystanków i przerw w różnych dzielnicach stolicy Polski (niektóre z tych „drogowych zdarzeń” są bardziej zaplanowane niż inne). Poczucie jazdy w kółko bez dokonywania jakiegokolwiek postępu w przemierzaniu trasy jest trafnie pokazywane

przez powtarzające się kadrowanie mercedesa, gdy wjeżdża – za każdym razem z innej strony – na jedno z najbardziej ruchliwych i zatłoczonych rond w Warszawie. Z tego powodu – na co również wskazuje początkowy roboczy tytuł, czyli *Film drogi* (Berenda 2005) – fabularny debiut Wichrowskiego jawi się jako film anty-drogi z gatunku tych, które żartobliwie obalają niektóre z głównych wyznaczników amerykańskiej tradycji tego gatunku, a zwłaszcza fetyszyzację prędkości i ścigania się przedstawiane w ikonografii jako „powracające ujęcia pędzącego pojazdu zmierzającego w stronę odległego horyzontu” (Wood 2007: xvi)². Na podobnej zasadzie brak ruchu i „prawdziwej” akcji dominuje także w równoległym wątku narracyjnym, czyli w próbie odzyskania skradzionego samochodu. Poszukiwania pojazdu, na które wyruszają w swoim okazałym SUV-ie Chwastek i Leon, nie implikują żadnych spektakularnych scen pościgów. Zamiast aktywnie szukać skradzionego mercedesa, „asystenci” Kurowskiego marnują większość czasu na banalne rozmowy i „odgrywanie” swojej misji poprzez pryzmat reprezentacji kinowych i różnorodnych odniesień do szeregu amerykańskich i europejskich filmów kryminalnych (na przykład do francusko-włoskiej komedii drogi z 1965 roku *Gamoń* (*Le Corniaud*, reż. Gérard Oury). W rzeczywistości w znacznej mierze film zawdzięcza swój komediowy charakter tej właśnie parze bohaterów, ich parodystycznym występom gangsterskim oraz nieumiejętności „grania” roli twardych i bezlitosnych mafiozów.

Z perspektywy socjologicznej postać Magdy i jej przyjaciela Mateusza uosabia styl życia, jaki Renata Śukaitytė – zainspirowana wywodem Zygmunta Baumana na temat tożsamości postmodernistycznej (1996) – trafnie określiła jako przynależący do postkomunistycznych „poszukiwaczy przygód posiadających wiele tożsamości, grających w gry i dokonujących ryzykownych transakcji biznesowych tylko po to, by wprowadzić w swoje nudne życie jakieś zmiany i energię” (2014: 176). O ile traktowanie mobilności jako „gry”, a drogi jako *sui generis* „sceny” sprawia, że film można postrzegać jako postmodernistyczne i autorefleksyjne ujęcie kina drogi, o tyle *Francuski numer* igrza z wyraźnym zmaskulinizowaniem gatunku poprzez posadzenie za kierownicą żeńskiej postaci (co ciągle jest dosyć nietypowe w polskim kinie drogi). Przy okazji twórcy *Francuskiego numeru* wkładają wiele wysiłku w podkreślenie pojęcia męskiej (społecznej i ekonomicznej) kastracji. Jej najbardziej oczywistą manifestacją jest polski bohater Stefan Kowalczyk, mechanik samochodowy w średnim wieku bez pracy i bez prawa jazdy³. W tłumaczeniu na kategorie socjologiczne ekranowy wizerunek Kowalczyka – jako przeciwieństwo dla przedsiębiorczego potentata Kurowskiego – może być postrzegany jako odniesienie do przepaści pomiędzy tymi Polakami, którym dobrze się powodzi w kapitalistycznym systemie (tak jak biorącym udział w „zakładzie” Magdzie i Mateuszowi), a tymi, którzy mieli mniej szczęścia w dostosowywaniu się do nowej rzeczywistości gospodarczej.

² W sposób zamierzony czy nie motyw zakładu stanowiący centrum fabuły *Francuskiego numeru* przywodzi na myśl słynny amerykański film drogi z początku lat siedemdziesiątych *Znikający punkt* (*Vanishing Point*) Richarda C. Sarafiana, którego akcja rozwija się wokół przemierzenia linearnej trasy w najszybszy możliwy sposób.

³ Najbardziej wstydlivy dla Kowalczyka moment w kategoriach „automobilności” ma miejsce, kiedy bohater próbuje odjechać mercedesem i uderza w samochód znajdujący się przed nim.

Z tego punktu widzenia to raczej różnica w sytuacji społeczno-ekonomicznej, a nie podział ze względu na płeć napędza fabułę *Francuskiego numeru* i tworzy najważniejszą przepaść pomiędzy kobietą-kierownicą a jej przypadkowo dobranymi towarzyszami podróży.



Fot. 1. Wewnątrz samochodu, ale bez pośpiechu. *Francuski numer*. Dzięki uprzejmości TiM Film Studio

Z uwagi na to, że większość pracy kamery skupia się na interpersonalnych konfrontacjach wewnątrz lub nieopodal samochodu, pasażerowie zazwyczaj są kadrowani w ujęciach frontalnych przez przednią szybę lub w zbliżeniach oraz ujęciach subiektywnych wewnątrz samochodu. Na początku podróży mężczyźni są ewidentnie wrogo do siebie nastawieni, jednak ich rosnące niezadowolenie z prowadzenia pojazdu przez Magdę, a także – na typową dla kina drogi modłę – ich przymusowa bliskość w przestrzeni samochodu (Wood 2007: xvi) sprawiają, że bohaterowie przewyciężają wzajemne uprzedzenia i łączą siły ponad pokoleniowymi i etnicznymi podziałami. Po kolejnym drogowym incydencie (spowodowanym brakiem paliwa) grupa podróżnych zatrzymuje się na stacji benzynowej, gdzie pasażerowie odkrywają, że Magda jest w rzeczywistości znacznie bardziej zamożna, niż im to sugeruje. Ostatecznie, w ramach dosyć stereotypowego zakończenia transformacyjnego doświadczenia podróży, czterem słabeuszom udaje się nie tylko przechytryć bezczelną dziewczynę, ale również wyłudzić znaczną sumę pieniędzy od asystentów Kurowskiego i tym samym zapewnić sobie znacznie wygodniejszy (i szybszy) środek transportu do francuskiej stolicy. W ten sposób z bycia aktorami (pasażerami) w niesmacznej i irytującej sztuce przeobrażają się w panów własnego losu, zdolnych do realizacji swoich marzeń w Mieście Świateł. Dosyć znamienne jest to, że ich rzeczywista podróż do Paryża nie zostaje pokazana na ekranie, co wskazuje – wraz z ujęciami z ruchomej kamery w początkowej i końcowej części filmu – na dosyć trywialny i bezproblemowy charakter przemieszczania się pomiędzy Polską a Francją po 2004 roku.

Dystrybuowany trzy lata po *Francuskim numerze* debiut fabularny Jarosława Szody i Bolesława Pawicy *Handlarz cudów* (2009) opowiada historię bezdomnego trzydziestokilkuletniego Stefana, alkoholika egzystującego na marginesie społeczeństwa. Film rozpoczyna się na obrzeżach Tomaszowa Lubelskiego, małego

miasteczka w pobliżu granicy ukraińskiej w południowo-wschodniej części Polski. Chociaż widz nie otrzymuje wyjaśnień na temat opłakanej sytuacji Stefana, trudno oddzielić ją od konkretnego tła społeczno-gospodarczego, na którym przedstawiana jest cała historia⁴.

W liminalnej przestrzeni na granicy wschodniej i zachodniej Europy Stefan próbuje zarabiać pieniądze, odwiedzając lokalne szpitale, schroniska dla bezdomnych i ośrodki rehabilitacyjne, gdzie dzieli się z innymi alkoholikami historią swojego uzależnienia i „cudownego” uzdrowienia (za sprawą domniemanej interwencji Matki Boskiej z Lourdes). Aby sprzedać swój towar, Stefan wkłada duży wysiłek w naśladowanie profesjonalizmu przedstawicieli handlowych. Pieniądze, które wyłudza od swoich „klientów”, mają sfinansować pielgrzymkę do Lourdes, jednak bohater nie spieszy się, by rzeczywiście wyruszyć do Francji. Jego życie na drogach wschodniej Polski przybiera wszakże zgoła inną formę, kiedy dwaj nieletni uchodźcy z Dagestanu ukrywają się w jego samochodzie. Muzułmańskie rodzeństwo – dorastająca dziewczyna Urika i jej młodszy brat Hasim – zmierzają do Paryża, gdzie mieszka ich ojciec Mahmut. Pomimo ponawianych wysiłków Stefana, by unikać dzieci, ich ścieżki nieustannie się przeplatają, aż ostatecznie wyprawa mająca na celu dowieszenie dzieci do Paryża wypiera długo planowaną pielgrzymkę do Lourdes.

W pierwszej części historii cyrkulacyjna mobilność Stefana jest zgodna z jego bezowocnymi próbami pokonania uzależnienia. Podobna cyrkularność charakteryzuje również przestrzenną trajektorię dwóch małych uchodźców: po tym jak wielokrotnie zostają ukazani podczas marszu lub postoju w pobliżu rzek lub torów kolejowych, z powrotem trafiają do schroniska, z którego uciekli na początku historii. Pierwotny ruch, niepowodujący faktycznego przemieszczenia się trojga bohaterów, przeplata się z wszechobecnością różnego rodzaju barier fizycznych i przeszkód w *mise-en-scène* w części filmu osadzonej w Polsce. Poczucie uwięzienia w przestrzeni jest obecne również w wizualnej ekonomii montażu na ruchu. Kamera rzadko pokazuje polski krajobraz widziany z samochodu Stefana, nie skupia się również na przestrzeni, która rozpościera się przed pojazdem (od czasu do czasu pojawiają się jedynie ujęcia szarego asfaltu jezdni). Zamiast pokazywać otaczający krajobraz, kamera zamyka widza w wewnętrznej przestrzeni samochodu i rozmywa obrazy zewnętrznego świata. Oprócz podkreślenia ograniczonych i mglistych widoków na drogę (i życie), powściągliwa ekonomia wizualna filmu wskazuje także na to, iż bohater postrzega świat poza pojazdem jako niebezpieczną przestrzeń, gdzie pokusy czają się za każdym zakrętem, zwłaszcza w postaci przydrożnych barów i sklepów monopolowych.

Z kolei dla pozbawionych dokumentów małoletnich uchodźców przestrzeń ładunkowa w busie Stefana zyskuje cechy bezpiecznego miejsca, które chroni ich przed odesłaniem do schroniska. W sposób dosyć oczywisty stopniowe udomowienie samochodu (funkcjonującego jako przestrzeń życiowa i sypialna dla współtowarzyszy Stefana) zapowiada pojawienie się alternatywnej jednostki rodzinnej ze Stefanem w roli zastępczego ojca. Co jednak istotne, różnice kulturowe i religijne –

⁴ Ten położony na granicy Unii Europejskiej i strefy Schengen region należy do najmniej rozwiniętych gospodarczo części Polski, znajduje się tu również największa ilość ośrodków dla uchodźców i osób ubiegających się o azyl.

znajdujące swoje odzwierciedlenie w nieufnym, nad wiek rozwiniętym Hasimie, który nieustannie czuwa nad swoją mniej ostrożną siostrą – początkowo utrudniają zbliżenie pomiędzy polskim katolikiem i dwójką muzułmańskich dzieci.



Fot. 2. Przestrzeń pojazdu staje się mobilną przestrzenią domową w *Handlarzu cudów*.
Dzięki uprzejmości Donten & Lacroix Films

Po rozpoczęciu podróży na Zachód jej pierwszy etap prowadzi do granicy polsko-niemieckiej. Wymowne jest jednak to, że chociaż trasa samochodowa z Tomaszowa Lubelskiego do granicznego miasta Gubin wynosi około 500 kilometrów, w filmowej narracji zajmuje mniej niż trzy minuty. Natomiast znacznie więcej czasu i uwagi zarezerwowano dla sekwencji toczących się wokół przygotowań trójki bohaterów do nielegalnego przekroczenia Nysy Łużyckiej, szerokiej na 30 metrów i stanowiącej naturalną granicę pomiędzy Polską i Niemcami⁵. Ten zabieg reżyserski wskazuje na dosyć nietypową dla gatunku, jedną z głównych cech tego zorganizowanego wokół samochodu filmu drogi, a mianowicie na wyszukane wizualne kadrowanie różnorodnych zbiorników i dróg wodnych, a nie asfaltowej drogi. Nysa Łużycka na różne sposoby zaczyna funkcjonować jako ostateczna Granica (której pojawienie się zapowiadała wszechobecność płynnych i niepłynnych barier i przeszkód w pierwszej części filmu). Na tej samej zasadzie udana nocna przeprawa trójki bohaterów przez granicę może być postrzegana jako religijnie kojarzący się obrzęd przejścia, który zaznacza pomyślne przyjęcie roli ojca przez Stefana i początki jego – nie tak cudownego – uzdrowienia z choroby alkoholowej. Po dotarciu na stronę niemiecką podróżni porzucają zniszczony pojazd Stefana i wsiadają do międzynarodowego autokaru jadącego do Paryża. Co istotne, dopiero w części filmu

⁵ Fakt, że dzieci nie mogą przedostać się na terytorium Niemiec przez zwykłe przejście graniczne – samochodem lub pieszo – po jednym z mostów na Nysie Łużyckiej, wskazuje, że historia dzieje się, zanim Polska przystąpiła do strefy Schengen i kontrole na granicach lądowych zostały zawieszony (grudzień 2007).

poświęconej podróży autokarem do Francji montaż na ruchu umożliwia bardziej otwarty i przejrzysty ogląd drogi i otaczającego krajobrazu.

Łącząc gatunkowe elementy filmu drogi z niektórymi cechami filmów o przekraczaniu granic tematyzujących migrację (Loshitzky 2010: 14–44; Gott, Schilt 2013: 3–4; Ballesteros 2015: 175–204), *Handlarz cudów* jest solidnie zakorzeniony w tradycji rzymskokatolickiej, a narracja oraz organizacja wizualna przesycone są szeroką gamą motywów religijnych. Takie podejście nie jest niezwykle we współczesnych polskich filmach drogi, które często eksponują religijne źródła motywacji *homo viator* i wykazują tendencję do okazywania szczególnego przywiązania do różnych form i rodzajów obrzędu przejścia (procesje, pielgrzymki, ceremonie, itp.). W takich narracjach – których fabuła zazwyczaj sprowadza się do ponownej integracji wędrującej postaci z większą całością (rodziną, wioską, społecznością, społeczeństwem) – alkoholizm i katolicyzm, grzeszne wędrowanie i odkupieńcza pielgrzymka, wódka i woda święcona wydają się wzajemnie się uzupełniać jako dwie strony tego samego medalu.

Jak się okazuje, pomimo znacznych różnic estetycznych i etycznych dzielących poważny dramat drogi autorstwa Szkozy i Pawicy od lekkiej komedii drogi Wichrowskiego *Handlarz cudów* i *Francuski numer* w podobny sposób traktują polską „drogę do Europy” i wykorzystują narzędzia gatunkowe filmu drogi (w jego wersji kontynentalnej). W obu przypadkach opowieść o drodze służy nie tylko jako komentarz na temat zmieniających się parametrów narodu – w kategoriach społeczno-ekonomicznych (początek kapitalizmu i jego skutki uboczne) oraz w kategoriach geopolitycznych (przystąpienie kraju do UE i jego strategiczna pozycja na wschodniej granicy strefy Schengen) – stanowi również obraz współczesnej Polski z jej metropolitalnymi i prowincjonalnymi drogami jako przestrzenią intensywnej transnarodowej interakcji. Wreszcie, oprócz przekraczania granic w zakresie narracji i scenerii, filmy te również wychodzą poza granice na poziomie produkcji, do czego wrócimy ponownie w podsumowaniu.

Czeskie filmy drogi po 2004 roku

W odróżnieniu od związanych z Paryżem trajektorii w poprzednich filmach, a w istocie od wyraźnego transnacionalizmu polskiego kina w ogóle, omawiane tu dwa czeskie filmy drogi skierowane są bardziej do wewnątrz. Trailer filmu *Rodzina fundamentem państwa* (*Rodina je základ státu*, dalej: *Rodzina*) zapowiada obraz, w którym widz zobaczy „trochę podróży, trochę wakacji, trochę ucieczki”. W istocie „trochę” to etykieta, która przystaje do współczesnych czeskich filmów drogi w ogóle. Czeskie produkcje cechuje pewna powściągliwość dotycząca geograficznego zasięgu i podejścia estetycznego. *Rodzina* rozpoczyna się od sceny w biurze, gdzie trzydziestokilkuletni Libor jest przesłuchiwany przez policję po upadku banku, w którym pracował. Zniknęło jakieś 5 miliardów koron, a jego szefowie zostali już aresztowani. Wydaje się, że Libor jest zarówno podejrzanym, jak i potencjalnym kluczowym świadkiem. Zanim wreszcie wychodzi z przesłuchania – z ograniczeniami wolności i mobilności – widz otrzymuje wskazówki na temat tego, co Sedláček uznaje za źródła trudnej sytuacji, w jakiej znalazł się jego antybohater. Pudełko

z osobistymi rzeczami Libora zawiera świadectwo ukończenia międzynarodowego programu biznesowego na Nottingham Trent University w Brnie oraz plaketkę identyfikującą go jako posiadacza dyplomu MBA. Jeszcze przed rozpoczęciem drogowej części filmu zostaje ustanowiony kontekst mobilności po rozszerzeniu UE – dosłowna podróż to tylko jeden z elementów czterech swobód, które składają się na główne swobody Unii, w tym wolny przepływ towarów, usług i kapitału (Verstraete 2010: 4). Jednak pamiętając o owym „trochę” czeskiego kina, trasa wędrówki jest godna zainteresowania z uwagi na swój ograniczony zakres, który nie uwzględnia przekraczania granicy państwowej. Choć późniejsza podróż odbędzie się w granicach Republiki Czeskiej, film zawiera liczne subtelne wzmianki o miejscu Czechów w świecie zewnętrznym. Po drodze Libor i jego rodzina spotykają w holu hotelowym człowieka mówiącego po niemiecku i odkrywają rzadką trawę pochodzącą z Azji, która – jak wyjaśnia żona Libora – została przywieziona przez rosyjskie czołgi podczas wyzwania Czechosłowacji pod koniec drugiej wojny światowej (lub, być może, gdy czołgi powróciły w roku 1968). Podróż zaczyna się, gdy Libor, chcąc uciec od kłopotów związanych z pracą, ogłasza swojej żonie pragnienie wyjazdu. Na jej pytanie, kiedy i gdzie mogą pojechać, bohater sugeruje natychmiastowy wyjazd, ale cel podróży pozostaje niejasny, ważna jest tylko chęć bycia „w drodze”. Użycie tego wyrażenia to ukłon w stronę skojarzenia z eskapistyczną podróżą z kultury amerykańskiej i powieści Jacka Kerouaca o tym samym tytule, która według Davida Ladermana może być uznana za „metanarrację” kina drogi (Laderman 2002: 10). Mając to odniesienie na uwadze, film nawiązuje zarówno do typowego dla amerykańskich filmów drogi buntu wobec norm kulturowych (w tym wypadku zachodnich koncepcji na temat gospodarki i pracy, które doprowadziły do kłopotów Libora), jak i do tendencji europejskiego kina drogi, by – jak to ujmuje Laderman – zapuszczać się „do wnętrza kultury narodowej, badając znaczenie obywatelstwa jako podróży” (Laderman 2002: 248).

Nagła ucieczka rodziny Libora stanowi archetyp tego, co Walter Moser określa jako podstawowy impuls kina drogi, *déprise* – lub porzucenie – osiadłych skłonności (Moser 2008: 7). Naruszanie granic *status quo* jest istotnym impulsem wiążącym *Rodzinę* z tradycją kina drogi. Jednak, nieco nietypowo, brakuje w tym wypadku jasnego celu podróży, a wędrownicy w jej trakcie nie czerpią przyjemności z przemieszczania się. Kolejną sekwencję charakteryzuje powściągliwa ekonomia wizualna – frontalny punkt widzenia na pojeździe zastępuje całą gamę kątów widzenia kamery i zbliżeń, które często budują ujęcia podróży i skutkują przeobrażeniem „jazdy samochodem w ideę lub sposób odczuwania rzeczywistości” (Laderman 2002: 18). Geograficzne ambicje filmu są również ograniczone. Dystans 250 kilometrów przebyty pierwszego dnia jest stosunkowo skromny względem standardów kina drogi, jednak stanowi znaczną odległość w kontekście małego narodu i pozwala tytułowej rodzinie znaleźć się niecałe 50 kilometrów od granicy ze Słowacją. Niemniej Libor odrzuca sugestie, by uciec do Bułgarii, pod pretekstem, że nie może tam zabrać swojej rodziny. Bohaterowie nie docierają nawet do skromniejszego celu, jakim jest Słowacja, żeby zobaczyć „najstarszą kamienną kaplicę w Europie Środkowej”. Kiedy policjanci w końcu trafiają na ślad uciekinierów, dziwią się,

że rodzina, zamiast wyjechać na Seszele lub Bałkany, uciekła w Beskidy, niecałe 300 kilometrów od Pragi.

Rodzinną wyprawę wiąże się bardziej z patrzeniem wstecz – zarówno w przeszłość Libora, jak i w historię narodową – niż do przodu. Podróż rozpoczyna się statycznym ujęciem podjazdu do domu, na którym kamera na chwilę się zawiesza, po tym jak rodzinny SUV wyjechał po nim tyłem i tym samym rozpoczął podróż. Stanowi to wysoce sugestywną trajektorię, która potem będzie wielokrotnie powtarzana w sensie dosłownym i symbolicznym. W trasie widz jest początkowo pozbawiony widoku drogi przed pojazdem, czyli dosyć powszechnej perspektywy w kinie drogi. Zamiast tego widzimy frontalne podwójne ujęcia przez przednią szybę, ze sporadycznymi wcięciami kierowcy i ujęciami tego, na co patrzy – okazuje się, że Libor jest zaabsorbowany samochodem, który najprawdopodobniej ich śledzi. Takie komponowanie kadrów z wykorzystaniem lusterek i przedniej szyby spełnia często funkcję refleksyjną i symboliczną, „stawiając na pierwszym planie istotny akt patrzenia i widzenia w trakcie prowadzenia pojazdu” (Laderman 2002: 16)⁶. W tym przypadku jednak ich cel jest bardziej dosłowny: Libor patrzy wstecz z niepokojem, ujawniając, że mamy do czynienia z ucieczką i skupieniem się na przeszłości, a nie z dążeniem do osiągnięcia jakiegoś celu podróży. W kinie drogi takie ujęcia często budują montaż, które łączą wiele panoram mijanej okolicy wyrażających zmysłowe doświadczenie podróży lub odkrywanie krajobrazu przez podróżujących, ta sekwencja jest jednak w sposób znaczący bardziej ograniczona. Później kamera się oddali, pojazd będzie jednak ciągle w wizualnym centrum. Pozostała część podróży jest ukazywana z kamery znajdującej się w oddaleniu od pędzącego pojazdu, który jest kadrowany w długim ujęciu do wtóru subtelnej i nastrojowej muzyki instrumentalnej. Wybór, by utrzymywać kamerę blisko pasażerów i ich środka lokomocji, nie jest wyborem ściśle ekonomicznym, w późniejszych scenach z udziałem samochodów policyjnych podążających za rodziną wykorzystane zostają też szerokie ujęcia z góry, które ukazują okolicę. Skupienie się na ograniczonej przestrzeni samochodu, wybór tradycyjnie zachęcający, a nawet wymuszający zbliżenie się postaci, których bliskość zostaje narzucona (Wood 2007: xvi), utrzymuje w centrum zainteresowania aspekt introspektywny i rodzinny podróży. Dopiero po dotarciu do Velehradu na Morawach, po całym dniu podróży, widzowie mogą zobaczyć krajobraz roztaczający się przed tytułową rodziną. Ujęcie z dźwigu pokazuje małe historyczne miasteczko na tle niewysokich gór, a Libor opowiada historię miejsca, opisując je jako kluczowe dla „naszej historii”. Przybycie do Velehradu ustanawia kolejny element przeszłości – historię czeskiego narodu, jako jeszcze jeden ważny aspekt podróży. Jest to bez wątpienia symboliczne, że Velehrad to cel ważnej corocznej pielgrzymki upamiętniającej przybycie świętych Cyryla i Metodego na Morawy w roku 863⁷. Znaczenie słów „nasza historia” jest podwójne. Libor studiował w Brnie, głównym mieście regionu, a wiele miejsc odwiedzanych przez rodzinę

⁶ Zob. również: Everett 2009: 172, gdzie znajduje się omówienie możliwości kadrowania w pojeździe w kontekście europejskiego kina drogi.

⁷ Istnieje z całą pewnością religijny podtekst filmu, co potwierdza obecność obrazów takich jak zdjęcie Jana Pawła II, liczne kościoły i kaplice, a także nazwisko Libora, czyli Pokorný. Podróż może być faktycznie odczytana jako próba odbycia pokuty przez Libora.

ma związek z jego osobistą przeszłością, co sprawia, że jest to historyczna podróż i narodowa, i rodzinna. Podobne eskapady w rodzinną przeszłość są popularnym składnikiem europejskich filmów drogi, na przykład *Fanfarona (Il Sorpasso, 1962, reż. Dino Risi)* czy *Tam, gdzie rosną poziomki (Smultronstället, 1957, reż. Ingmar Bergman)*.

Do tej pory zauważyliśmy, że *Rodzina* reprezentuje amerykańskie kino drogi, ale stylistycznie i duchowo jest filmem bardziej europejskim. Parodystyczna rekonfiguracja założeń amerykańskiego filmu drogi jest częsta we współczesnym europejskim kinie drogi, które według Everetta „używa i nadużywa” klasycznego szablonu gatunku (2009: 165). Często przybiera to formę stylizacji na „Dziki Zachód” lub fałszywego „bezprawia” – kłopotów z policją czy wymyślonych lub absurdalnych przestępstw, tak jak w przypadku zainscenizowanego napadu na bank i ucieczki w czeskim filmie drogi z 1994 roku *Jazda (Jízda)* – tylko po to by zaimponować autostopowiczce. Również *Rodzina* czyni ukłon w stronę tej tradycji, zwłaszcza w scenie, kiedy ojciec i syn wchodzą do nieczynnego muzeum na świeżym powietrzu i zostają nakryci przez dwóch policjantów, na co córka reaguje okrzykiem, że policja ich „złapała”. Później Libor udaje, że nie zauważył polecenia policjanta, żeby się zatrzymać na kontrolę, i ucieka. Takie wydarzenia w wielu filmach europejskich byłyby mrugnięciem oka w kierunku kanonu kina drogi, ale tutaj zyskują inny wymiar, zważywszy na zagrożenie uwięzieniem wiszące nad Liborem. Kiedy Libor zostaje otoczony przez bardzo poważny i uzbrojony oddział policji SWAT, jego żona Iva, która do tej pory nie siedziała za kierownicą, podejmuje ostatnią nieskuteczną próbę ucieczki. Anektuje hotelowego SUV-a i urządza rodzinie krótką off-roadową przejażdżkę, uciekając przed policją. Ewakuacja kończy się gwałtownie, kiedy pojazd uderza w drzewo. Z jednej strony przywołuje to dramatyczne rozwiązania akcji w filmach takich jak *Fanfaron* czy *Thelma i Louise* (1991, reż. Ridley Scott) oraz ostateczny gest wykonywany przez bohaterów kina drogi: lepiej jest umrzeć w ruchu, niż przestać się przemieszczać i wrócić do społeczeństwa. Z drugiej strony – kraksa nie jest widowiskowa, jest zdecydowanie nieefektywna i nie powoduje poważniejszego uszkodzenia pojazdu, a aresztowanie jest typowe dla powściągliwego czeskiego humoru. Po szeroko zakrojonym pościgu i przy wszystkich zasobach, jakie wykorzystwała krajowa policja (helikopter, karawana samochodów), goniący nagle zdają sobie sprawę, że nie posiadają dżipa i nie mogą kontynuować pościgu w terenie. W absurdalny i nieudolny sposób, na modłę sławnej powieści Jaroslava Haška *Przygody dobrego wojaka Szwejka* (1912–1923), rodzina zostaje aresztowana nie przez krajową policję podążającą ich śladem, lecz przez samotnego niepoznanego lokalnego funkcjonariusza.

Podobną trajektorię w kierunku granicy, jednak nie przez nią, można znaleźć w filmie Karin Babinskiej *Buziaczki (Pusinky)*. Film opowiada historię Karoliny, Venduli i Iski, trzech osiemnastolatek, które planują spędzić lato w Holandii, gdzie mają załatwioną pracę. Wyłącznie Vendula jest całkowicie zaangażowana w podróż, natomiast Iska jest najbardziej konfliktowa, zmagając się zarówno z własnym wciąż ukrywanym homoseksualizmem, jak i z utrudniającym jej swobodę przemieszczania się czujnym młodszym bratem, który przez telefon zdaje relację z jej poczynani nadopieczniczemu ojcu. Po licznych wahaniach, opóźnieniach i przegapionych

autobusach film kończy się powrotem wszystkich bohaterów do miejsca, gdzie narracja się zaczęła, i tylko jedna z postaci ostatecznie znowu wyrusza, by przekroczyć granicę i skorzystać z mobilności gwarantowanej Czechom przez członkostwo w Unii Europejskiej.

Buziaczki wyraźnie mieszczą się w ramach kina drogi, jednak w swoisty sposób wykorzystują typowe tropy tego gatunku. By przytoczyć przykład – znaczna część narracji obejmuje czekanie na wyruszenie albo postoje po drodze. Jednak pomimo braku postępów w podróży dominuje typowa dla drogi ikonografia i praktycznie cała narracja dzieje się w jakiś sposób na drodze. Przerwy i postoje są co prawda praktycznie wszechobecnymi elementami formuły omawianego gatunku, a punkty na trasie podróży stanowią kluczowe przedłużenie samej drogi (Gott 2016: 157), jednak – podobnie jak we *Francuskim numerze* – i tutaj owe przerywniki mają pierwszeństwo nad ruchem do przodu. Ikonografia podróży często podkreśla statyczny stan trójki bohaterek. Kiedy już wloką się pewnego dnia, zatrzymują się, by pomać bardziej skutecznym środkiem transportu: przejeżdżającemu pociągowi, a potem małym samolotom i mijającym ich od czasu do czasu samochodom. Po sprzeczce na dworcu kolejowym ujęcie ruszającego pociągu zestawione z ujęciem grupy postaci wewnątrz wagonu sugeruje, że te ostatnie się przemieszczają. Wkrótce jednak okazuje się, że biwakują w opuszczonym nieporuszającym się składzie, odkładając decyzję o podróży na kolejny dzień. Następnego ranka zastój w podróży staje się jeszcze bardziej wyraźny dzięki scenie ukazującej swego rodzaju odwrócone podróżowanie. Iska stoi przy torach, a obok niej szybko przejeżdża pasażerski pociąg Kolei Czeskich. Jest nieruchoma, ale jej bliskość do pociągu generuje wrażenie ruchu: dziewczyna w zauważalny sposób się trzęsie, a wiatr powiewa w jej włosach, jakby jechała w otwartym pojeździe.



Fot. 3. Iska pozostaje nieruchoma, podczas gdy pociąg szybko przejeżdża obok w *Buziaczkach*.
Dzięki uprzejmości Outplay Films

Pieszne podróże tradycyjnie są bardziej powszechne w europejskich filmach drogi, kładących mniejszy nacisk na motoryzację i prędkość niż ich amerykańskie odpowiedniki (Laderman 2002: 258; Mazierska, Rascaroli 2006: 8). *Buziaczki* wpisują się w tę tradycję. Podróż bohaterów to połączenie chodzenia, podróżowania autostopem i ostatecznie niezrealizowanego planu przejazdu międzynarodowym autobusem. Reżyserka używa wyłącznie jednego archetypowego ujęcia z ruchomej kamery, ale widzowie stają się świadkami mnóstwa falstartów, wycofanych kroków i przerwanych wycieczek. Babinska zastępuje znajome ujęcia zmotoryzowanych podróży sekwencjami, które zestawiają bohaterów podczas marszu, tańca i kręcenia się w kółko na drodze (wszystko to w rytm radosnej muzyki), bez zbytnich postępow w pokonywaniu trasy.

Partie prezentujące przemieszczanie się autostopem mają szczególną tendencję do nagłych zakończeń z powodu kłótni pomiędzy podróżującymi. Owe kłótnie stają się główną historią, a nie jedynie niezbędnym elementem pobocznym fabuły, który popycha pierwszoplanową narrację do przodu. W tej odkrywczej podróży, oczekiwanej wędrówce do szerszego świata dorosłości i w kierunku „wolności”, co stanowi często powtarzany refren, chodzi właśnie nie o łączenie się – popularny wątek kina drogi – lecz o trójkę przyjaciół, którzy muszą pogodzić się ze swoją odmiennością, po to by ukształtować własne ścieżki. Na koniec każda postać zmierza w osobnym kierunku: jedna w stronę granicy z Niemcami i wakacyjnej pracy w Holandii, jedna z powrotem do domu (choć z bardzo zmienionym oglądem samej siebie), a jedna w kierunku niewyjaśnionego przeznaczenia.

Kuszące jest wczytanie w te osobiste trajektorie nieco narodowej ambiwalencji dotyczącej miejsca Czechów w Europie, a liczne oznaki ostatecznie nieuchwytniej europejskiej wspólnotowości wzmacniają ten zamysł. Czwórka bohaterów zatrzymuje się w studenckim biurze podróży oferującym przejazdy autobusami do miejsc w całym kraju i kilkudziesięciu miast w zachodniej Europie, reklamują się w nim różne „połączenia z Europą”. Późniejsze spotkanie z Holendrem jadącym wozem kempingowym (ma miejsce na moment przed tym, jak studencki autobus zmierzający w stronę granicy mija bohaterki) sytuuje dziewczyny poza transnarodową europejską normą, jednak ciągle mocno w ramach tradycji środkowoeuropejskiej: Holender pyta, czy mówią po angielsku, a Vendula potrafi jedynie dukać po niemiecku i dodaje, że nie jest dobra z języków. Poza tym gdy powstawał film, Republika Czeska nie była jeszcze członkiem strefy Schengen, a paszporty stanowiły niezbędny element podróży. Dokumenty nigdy nie zostają użyte do przekroczenia granicy, zamiast tego służą jako oznaka mobilności, która jest ostatecznie wyłącznie aspiracyjna, co zostaje podkreślone przez wybór Karoliny, by przechowywać swój paszport w kosmetyczce ozdobionej flagą Wielkiej Brytanii – symbolizuje to (podobnie jak w *Rodzinie*) specyficzną koncepcję zachodnioeuropejskiego kapitalizmu i kultury zaimportowaną do postkomunistycznej Europy Środkowej.

Zarówno w *Rodzinie*, jak i w *Buziaczkach* przyjęto punkt widzenia, który jest europejski, jednak wydaje się pozostawać na zewnątrz i z takiej pozycji zaglądać do środka w przypadku pewnych elementów mobilności po rozszerzeniu UE. Pod tym względem owo znaczenie zawarte w słowie „trochę”, typowym dla współczesnego czeskiego kina, przejawia się w *Buziaczkach* w kategoriach estetycznych oraz

jako geograficzno-kulturowe ograniczenie. I w *Rodzinie*, i w filmie Babinskiej nie ma szerokich panoram, ujęć z ruchomej kamery ani montażu na ruchu, które obejmowałyby duże połacie pejzażu. Zamiast tego kamera często zatrzymuje się na niewielkich detalach, takich jak kapusty rosnące na polu lub styropianowe opakowanie po posiłku pływające na powierzchni stawu. Monotonnie industrialny i dosyć nieokreślony region północnych Czech przylegający do granicy z Niemcami rzeczywiście nie stanowi bardzo filmowego tła. Jest przeciwieństwem sielankowego krajobrazu przedstawionego w *Jeździe*, z całą pewnością najsłynniejszym czeskim filmie drogi. Poza oczywistymi różnicami *Buziaczki* Babinskiej prowokują do porównań z tym obrazem w kategoriach kluczowych dla niniejszego wywodu. Jedną ze scen w *Buziaczkach*, w której podróżnicy leniwie spędzają popołudnie na polu, wylegując się na stogu siana, śmiejąc się i rozmawiając, przywołuje bardzo podobną scenę z *Jazdy*. Jak już zostało wspomniane wcześniej, typowy szablon filmu drogi zrównuje wolność z ruchem w otwartej przestrzeni (Laderman 2002: 15), natomiast oba filmy toczą się wokół ruchu zatrzymanego i ograniczają poszukiwania tożsamości do bardziej zamkniętych przestrzeni, i wyraźnie badają pogranicza bez przekraczania granic państwa. Dwójka mężczyzn podróżująca w *Jeździe* nie jest w stanie pokonać granicy, ponieważ ich samochód nie posiada dokumentów. Nie do końca sprawny i pozbawiony dokumentów kabriolet jest wynikiem celowo niskobudżetowego podejścia reżysera, ale symbolizuje również szerzej pojmowane trudności, które stały przed czeskim kinem po 1989 roku zarówno w kwestii finansowania, jak i docierania do szerszej europejskiej publiczności (Gott 2012: 8). Na podobnej zasadzie obawy towarzyszące bohaterom *Buziaczków* wobec ich zaplanowanej międzynarodowej eskapady mogą wynikać z trudności związanej z kręceniem filmu poza granicami własnego kraju. Zarówno w *Buziaczkach*, jak i w *Rodzinie* można również dostrzec gest tworzenia filmu drogi o postaciach, które decydują się na nieprzekraczanie granicy i wyrażają tym samym śmiałą europejską postawę. Postacie w tych filmach zdecydowanie nie mogą ignorować Europy, ale być może nie potrzebują ani jej, ani otwartych przestrzeni, aby ułożyć sobie życie.

Podsumowanie

Wspomniane problemy ekonomiczne z pewnością odgrywają ważną rolę w tak bardzo różnych ścieżkach obieranych przez czeskich i polskich reżyserów filmowych. Istnieje również kwestia perspektyw: czeskiej „odmowy bycia transnarodowym” (Hanáková 2013) i polskiej tradycji emigracji. I *Rodzina*, i *Buziaczki* zostały wyprodukowane w ramach czeskiego przemysłu filmowego. Natomiast *Handlarz cudów* to polsko-szwedzka koprodukcja zrealizowana przy wsparciu europejskiego programu dla przedsiębiorców audiowizualnych (EAVE), z kolei *Francuski numer* bazuje na scenariuszu napisanym przez Mariusza Pujso, urodzonego w Polsce aktora, który większość swojej zawodowej kariery spędził jako imigrant we Francji, a film był współfinansowany przez polską filię francuskiej wielonarodowej spółki medialnej Canal+. Tak różne podejścia podkreślą możliwości adaptacyjne gatunku kina drogi do wielu różnych kontekstów kulturowych. Owa plastyczność jest dodatkowo zilustrowana faktem, że Czesi i Polacy, mający wiele wspólnego pod względem

geograficznym i historycznym, kształtują kino drogi w taki sposób, by dopasować je do własnych punktów widzenia w danym momencie historii. To, co je łączy, to stan przejścia, poczucie bycia „na drodze do Europy”, które sprowokowało sięgnięcie po kino drogi jako idealne narzędzie do odkrywania zmieniającego się miejsca w Europie i świecie, jakie jest udziałem każdego z omawianych narodów.

Bibliografia

- Bauman Zygmunt. 1996. *From Pilgrim to Tourist – or a Short History of Identity*. W: *Questions of Cultural Identity*. Stuart Hall, Paul du Gay (red.). London. 18–36.
- Berenda Krzysztof. 2005. „Trwają zdjęcia do Road Movie Mariusza Pujso”. *Filmweb*, <http://www.filmweb.pl/article/Trwaj%C4%85+zdj%C4%99cia+do+%22Road+Movie%22+Mariusza+Pujso-24735>. (dostęp: 5.02.2016).
- Everett Wendy. 2009. „Lost in Transition? The European Road Movie, or a Genre Adrift in the Cosmos”. *Literature/Film Quarterly* t. 37, nr 3. 165–175.
- Gott Michael. 2012. „Borderless Possibilities, Hesitant Voyagers: Mapping Identity in Three post-1989 Czech Road Movies”. *Studies in Eastern European Cinema* t. 3, nr 1. 7–22.
- Gott Michael. 2016. *French-Language Road Cinema: Borders, Diasporas, Migration and 'New Europe'*. Edinburgh.
- Gott Michael, Schilt Thibaut. 2013. Introduction. W: *Open Roads, Closed Borders: The Contemporary French-Language Road Movie*. Michael Gott, Thibaut Schilt (red.). Bristol. 1–17.
- Hanáková Petra. 2013. *Staying Home and Safe: Czech Cinema and the Refusal to Be Transnational*. W: *European Cinema after the Wall: Screening East-West Mobility*. Leen Engelen, Kris Van Heuckelom (red.). Lanham, MD. 113–124.
- Laderman David. 2002. *Driving Visions: Exploring the Road Movie*. Austin, TX.
- Loshitzky Yosefa. 2010. *Screening Strangers: Migration and Diaspora in Contemporary European Cinema*. Bloomington.
- Mazierska Ewa, Rascaroli Laura. 2006. *Crossing New Europe: Postmodern Travel and the European Road Movie*. London.
- Moser Walter. 2008. „Le road movie: Un genre issu d'une constellation moderne de locomotion et de médiamotion”. *Cinémas: Revue d'études Cinématographiques* t. 18, nr 2–3. 7–30.
- Ostrowska Elżbieta, Rydzewska Joanna. 2007. „Gendered Discourses of Nation(hood) and the West in Polish Cinema”. *Studies in European Cinema* t. 4, nr 3. 187–198.
- Pedersen Sune. 2012. *Treading New Paths: Czech and German Postcommunist Road Movies*. W: *Postcommunist Film – Russia, Eastern Europe and World Culture*. Lars Kristensen (red.). New York. 121–133.
- Petek Polona. 2010. „Highways, Byways and Dead Ends: Towards a Non-Eurocentric Cosmopolitanism through Yugonostalgia and Slovenian Cinema”. *New Review of Film and Television Studies* nr 8. 218–232.
- Šukaitytė Renata. 2014. *Lithuania Redirected: The New Connections, Businesses and Lifestyles on the National Screen*. W: *East, West and Center. Reframing post-1989 European Cinema*. Michael Gott, Thibaut Herzog (red.). Edinburgh. 175–190.

Verstraete Ginette. 2010. *Tracking Europe: Mobility, Diaspora and the Politics of Location*. Durham, NC.

Wood Jason. 2007. *100 Road Movies*. London.

Wyżyński Adam. 2007. *Polskie kino wyrusza w drogę*. W: *Kino polskie po 1989 roku*. Piotr Zwierzchowski, Daria Mazur (red.). Bydgoszcz. 123–138.

Filmografia

Bilet na Księżyc. 2013. Jacek Bromski (reż.).

Buziaczki (*Pusinky*). 2007. Karin Babinská (reż.).

Fanfaron (*Il Sorpasso*). 1962. Dino Risi (reż.).

Francuski numer. 2006. Robert Wichrowski (reż.).

Gamoń (*Le Corniaud*). 1965. Gérard Oury (reż.).

Handlarz cudów. 2009. Jarosław Szoda, Bolesław Pawlica (reż.).

Jazda (*Jízda*). 1994. Jan Svěrák (reż.).

Jutro będzie lepiej. 2010. Dorota Kędzierzawska (reż.).

Małe sekrety (*Výlet*). 2002. Alice Nellis (reż.).

Młode wino (*Bobule*). 2008. Tomáš Barina (reż.).

Piąta pora roku. 2012. Jerzy Domaradzki (reż.).

Południe-Północ. 2006. Łukasz Karwowski (reż.).

Road-Movie. 2015. Martin Jelínek (reż.).

Rodzina fundamentem państwa (*Rodina je základ státu*). 2011. Robert Sedláček (reż.).

Roming. 2007. Jiří Vejdělek (reż.).

Serce, serduszko. 2014. Jan Jakub Kolski (reż.).

Tam, gdzie rosną poziomki (*Smultronstället*). 1957. Ingmar Bergman (reż.).

Thelma i Louise (*Thelma and Louise*). 1991. Ridley Scott (reż.).

Wycieczkowicze (*Účastníci zájezdu*). 2006. Jiří Vejdělek (reż.).

Znikający punkt (*Vanishing Point*). 1971. Richard Sarafian (reż.).

Streszczenie

Niniejszy tekst poświęcony jest analizie rozwoju środkowoeuropejskiego kina drogi po roku 2004, ze szczególnym uwzględnieniem kinematografii polskiej i czeskiej. Omawiane przez nas filmy to produkcje polskie *Francuski numer* (2006, reż. Robert Wichrowski) i *Handlarz cudów* (2009, reż. Bolesław Pawlica, Jarosław Szoda) oraz czeskie *Rodzina fundamentem państwa* (*Rodina je základ státu*, 2011, reż. Robert Sedláček) i *Buziaczki* (*Pusinky*, 2007, reż. Karin Babinská). Chociaż filmy te do pewnego stopnia podążają utartymi ścieżkami, stawiamy tezę, że równocześnie na różne sposoby nowatorsko wykorzystują one narzędzia kina drogi, odpowiadając na problemy, dylematy i perspektywy Europy Środkowej po 2004 roku.

A bumpy road to Europe. A new version of road movies and another mapping of the nation in Central Europe after 2004

Abstract

This paper is dedicated to the analysis of the development of Central European road movies after 2004, with special consideration given to Polish and Czech cinematography. The films

which have been discussed are Polish productions *Francuski numer* (2006, directed by Robert Wichrowski) and *Handlarz cudów* (2009, directed by Bolesław Pawlica and Jarosław Szoda), as well as Czech *Rodina je základ státu* (2011, directed by Robert Sedláček) and *Pusinky* (2007, directed by Karin Babinská). Although these films – to a certain extent – follow the fixed paths, we put forward the assumption that at the same time, they use the tools of road movies in an innovative and varied manner, responding to problems, dilemmas and perspectives of Central Europe after 2004.

Słowa kluczowe: kino drogi, kino polskie, kino czeskie, kino po 1989 roku

Key words: road movies, Polish cinema, Czech cinema, cinema after 1989

Michael Gott – profesor romanistyki i filmoznawstwa na Uniwersytecie w Cincinnati, gdzie kieruje również programem studiów licencjackich Film and Media Studies. Jest autorem monografii *French-Language Road Cinema: Borders, Diasporas, Migration and “New Europe”* (Edinburgh University Press, 2016) oraz współredaktorem wielu książek zbiorowych, m.in. *Cinéma-monde. Decentred Perspectives on Global Filmmaking in French* (Edinburgh University Press, 2018).

Kris Van Heuckelom – profesor polonistyki i kulturoznawstwa na Katolickim Uniwersytecie w Leuven (Belgia). Jest autorem książek „*Patrzeć w promień od ziemi odbity*”. *Wizualność w poezji Czesława Miłosza* (Instytut Badań Literackich, 2004) i *Polish Migrants in European Film 1918–2017* (Palgrave Macmillan, 2019). Współredagował (wraz z Dieterem De Bruynem) *(Un)masking Bruno Schulz. New Combinations, Further Fragmentations, Ultimate Reintegrations* (Rodopi, 2009) i (wraz z Leen Engelen) *European Cinema after the Wall. Screening East-West Mobility* (Rowman & Littlefield, 2014). Poza tym wziął udział w kilku projektach książkowych dotyczących współczesnej literatury i kultury polskiej, mianowicie *Polish Literature in Transformation* (red. Ursula Phillips, Knut Andreas Grimstad, Kris Van Heuckelom, LIT Verlag, 2013) i *Being Poland. A New History of Polish Literature and Culture since 1918* (red. Tamara Trojanowska, Joanna Niżyńska, Przemysław Czapliński, Toronto University Press, 2018).