

ANDRZEJ JUSZCZYK

Uniwersytet Jagielloński

Samochody, które zjadły świat. Obrazy środków transportu w filmowych narracjach postapokaliptycznych

The Cars that Ate the World. Images of vehicles in post-apocalyptic movies

W produkcjach filmowych przedstawiających świat po apokalipsie spotkać można stałe, wciąż powtarzające się motywy. Nie chodzi tu nawet o konstrukcję fabularną (w opowieściach o czasach postapokaliptycznych jest ona niezwykle schematyczna), a raczej o specyficzną wizję świata, która odbiorcom kojarzyć się ma z czasami ostatecznymi (czy postostatecznymi).

W niniejszym tekście chciałbym zająć się popkulturowymi wyobrażeniami postapokalips, w których istotną rolę w kreacji świata przedstawionego odgrywa motyw podróży, a co za tym idzie także środków transportu. Tego typu postapokaliptycznych *road movies*¹, w których pojazdy mechaniczne pełnią znaczącą funkcję, powstało zaskakująco dużo, wśród nich warto wymienić zwłaszcza takie filmy, jak: *Damnation Alley (Aleja potępionych 1977*, reż. Jack Smight, scenariusz na podstawie powieści Rogera Żelaznego z 1967), cykl filmów o przygodach Maxa Rockatansky'ego w reżyserii George'a Millera (*Mad Max 1979*, *Mad Max: Road Warrior 1981*, *Mad Max Beyond Thunderdome 1985*, *Mad Max: Fury Road 2015*), *The Book of Eli* (2010, reż. Albert i Allan Hughes), *Downstream* (2010, reż. Simone Bartesaghi), *Hell* (2011, reż. Till Fehlbau). W tym czasie powstało o wiele więcej podobnych obrazów, jednak te wymienione powyżej wy-

¹ Jak piszą Steven Cohan i Ina Rae Hark we wstępie do monografii *road movies*, kluczowe momenty dla tego gatunku zawsze wiążą się z okresami przewrotów i zaburzeń lub z czasami, w których opresywne oddziaływanie dyskursu dominującego powodowało pojawienie się fantazji o ucieczce i wolności. *Confer*: S. Cohan, I. Rea Hark, *The Road Movie Book*, Londyn 1997, s. 2.

dają się zarazem reprezentatywne, jak i w pewnym sensie kanoniczne, ponieważ duża część filmowej produkcji postapokaliptycznej (zwłaszcza filmów klasy B, C, D itd.) stanowi lepszą lub gorszą kopię powyższych tytułów.

Wymienione dzieła powstawały w przeciągu czterdziestu lat, toteż różni je nie tylko stan zaawansowania techniki filmowej czy stopień konwencjonalizacji kina akcji, ale także ich tło społeczne, polityczne, kulturowe i ekonomiczne. Z tego powodu przyczyny katastrofy, jaka wydarzyła się w przedakcji tych filmów, bywają zróżnicowane, choć zauważyć należy, iż we wszystkich wypadkach owe wizje ostatecznej katastrofy są w jakimś stopniu prawdopodobne i odpowiadają aktualnym lękom społecznym podzielanym przez odbiorców filmów.

Jak zauważa James Berger, postapokaliptyczne narracje (powieściowe lub filmowe) są dla ich autorów okazją „powrotu do podstaw” – zaprezentowania tego, co według nich rzeczywiście istotne w rozwoju człowieka, niejako poza zdobyciami technologicznej cywilizacji². Masowa eksterminacja ludzkości i koniec istnienia techniki dają możliwość rozpoczęcia dziejów naszego gatunku na nowo, a przynajmniej pozwalają uzyskać wgląd w obecne w świecie przyczyny przyszłej totalnej katastrofy.

Tak więc w latach 70. XX wieku pojawiają się obrazy końca świata spowodowanego głównie konfliktem jądrowym lub światowym kryzysem paliwowym. Pierwsze z nich odzwierciedlały powszechne wówczas poczucie zagrożenia, wynikające z rozbudowy arsenału atomowego (*Damnation Alley*), drugie przedstawiały koniec zachodniej cywilizacji, wzorowany w pewnym stopniu na prawdziwym kryzysie naftowym, jaki miał miejsce po wybuchu wojny arabsko-izraelskiej w 1973 roku (*Mad Max*). Oczywiście kinowa publiczność nie znała z własnego doświadczenia ani wojny atomowej (miała raczej do czynienia z zimnowojenną propagandą, ukazującą militarystycznych szaleńców z obozu przeciwnego), ani tak dotkliwych skutków kryzysu paliwowego, w obu jednak przypadkach mogła mieć pewne wyobrażenia na ten temat.

W latach późniejszych, zwłaszcza na początku XXI wieku, przyczyna katastrofy staje się nieco bardziej enigmatyczna: otóż dowiadujemy się, że zasoby naturalne uległy wyczerpaniu, ponadto świat został nawiedzony przez tajemniczą chorobę (np. *Downstream*), zaś w innych przypadkach katastrofa ma charakter niejako kosmiczny (w *Hell* przyczyną apokalipsy jest nadmierna aktywność słoneczna, która wypala planetę). Wśród głównych przyczyn zagłady wciąż znajduje się wojna nuklearna, ale jej realność ulega pewnemu rozmyciu (jak w filmie *The Book Of Eli*) i można ją uznać raczej za poręczne wytłumaczenie dla obrazów pustkowi, niż za przejaw lęku mającego korzenie w prawdopodobnej rzeczywistości.

² Confer: J. Berger, *After the End: Representations of Post-Apocalypse*, Minneapolis 1999, s. 31.

Niezależnie od tego, co spowodowało apokalipsę, obraz spustoszonego świata w omawianych produkcjach okazuje się w dużej mierze podobny. Stałymi elementami krajobrazów postapokaliptycznych są m.in.: jałowa, sucha, spalona słońcem ziemia; pustkowia; często też niepokojące niebo (ciemne, promieniujące, rzadko zwyczajnie niebieskie); ruiny tworów cywilizacji (miast, domów, instalacji itp.) oraz puste drogi. Te ostatnie bywają często jedynym ludzkim wytworem, który nie uległ destrukcji, bowiem większość dumnych budowli i urzędzeń upadła, zaś droga nie może upaść i nawet zniszczona – wciąż dokądś prowadzi. Zmienia się jednak funkcja owej drogi, bowiem jej dotychczasowe wykorzystanie jest niemożliwe³.

W tym zrujnowanym świecie ludzie żyją w zupełnie nowych (albo na powrót archaicznych) warunkach społecznych. Nastąpił rozpad wspólnot państwowych, narodowych, rasowych, przestały istnieć małe społeczności lokalne i zindustrializowane aglomeracje. Społeczeństwa postapokaliptyczne przypominają prehistoryczne plemiona – prymitywne, walczące ze sobą o terytorium i dostęp do wody lub innych zasobów naturalnych. Władza w tych nowych–starych wspólnotach oparta jest na reglamentowaniu podstawowych dóbr, które znajdują się w rękach nowej elity, tworzonej najczęściej przez jednostki najsilniejsze, bezwzględne i amoralne. Większość tych nowych plemion żyje dzięki łupieskim wyprawom przeciwko słabszym sąsiadom. Światem po katastrofie rządzą barbarzyńcy, polujący na swe ofiary. Nastąpiło zatem cywilizacyjne uwsteczniczenie, często łączące się z fizyczną degeneracją osobników ludzkich (np. spotworniałe jednostki i całe klasy społeczne w trzeciej oraz czwartej części *Mad Maxa*, okrutni i mało ludzcy kanibale w *Hell* czy zdeformowani przez promieniowanie bandyci z *Damnation Alley*). Jednym z nielicznych relikwów dawnej ludzkości, jaki funkcjonuje w tych wizjach, jest samochód.

SAMOCHÓD

Obecność samochodów (a także motocykli, samolotów lub pociągów) w świecie postapokaliptycznym jest niejako paradoksalna, ponieważ tradycyjne cele, jakim służyły te pojazdy, przestały istnieć, a jednak ich trwanie okazuje się zaskakująco częstym elementem świata przedstawionego w obrazach post-apo.

Samochód w dzisiejszej cywilizacji zachodniej pełni wiele funkcji. Po pierwsze, jest oczywiście środkiem transportu, narzędziem, które umożliwia osiągnięcie

³ Delia Falconer pisze o stopniowej degradacji drogi jako technologicznego konstruktów, z jaką mamy do czynienia między pierwszą a trzecią częścią *Mad Maxa*. Jest to według autorki rodzaj symbolicznego uwalniania się Australii od związków z dotychczasową cywilizacją importowaną z Wielkiej Brytanii, aż po nowe zasiedlenie własnego kraju, o jakim wspomina narratorka *Mad Max Beyond the Thunderdome* – Savannah. Confer: D. Falconer, "We don't need to know the way Home". *The disappearance of the road in the Mad Max trilogy*, [w:] *The Road Movie Book*, s. 267.

różnorodnych celów, związanych z pokonywaniem odległości. Umożliwia wymianę handlową, służy dostarczaniu towarów, może być narzędziem do osiągnięcia przyjemności (podróż jako rekreacja), pomaga załatwić pilne sprawy osobiste lub urzędowe – zawsze wtedy, gdy nasze potrzeby sięgają dalej niż najbliższe otoczenie. Jest zatem samochód bardzo silnie związany z nowoczesną cywilizacją, w której aktywności człowieka nie ogranicza tylko bezpośrednio, bliska okolica. Istotą naszych czasów staje się zmniejszenie fizycznego dystansu między miejscami i ludźmi, a samochód stanowi tego symboliczne odzwierciedlenie.

Jaką zatem rolę może pełnić auto w świecie postapokaliptycznym, w którym żaden z powyższych celów nie daje się zrealizować? W wyniku katastrofy znikły bowiem tradycyjne cele podróży, a także miejsca i ludzie, do których można by zmierzać. Po apokalipsie nie istnieje handel, brak instytucji publicznych, zniknęły ośrodki wypoczynkowe i turystyczne atrakcje. Dokąd zatem można podróżować w pustym świecie? Postaci z filmów post-apo żyją w pustym świecie, często ich życie nie ma realnego celu – a jednak wciąż się przemieszczają, rozpaczliwie poszukując paliwa do swoich pojazdów.

Oczywiście samochód może też służyć potwierdzaniu statusu społecznego i ekonomicznego, może być wyrazem osobowości jego posiadacza, stać się narzędziem do zaspokojenia popędu seksualnego lub pragnienia zadania śmierci. Te funkcje nie są uświadamiane przez użytkowników, ale dość dobrze nadają się do opisanego właściwości, jakie posiada samochód we współczesnej kulturze. Pisał o tym (choć w odniesieniu do głośnej powieści *Crash* Jamesa Grahama Ballarda z 1973 roku.) Jean Baudrillard w książce *Symulakry i symulacja* (1981). Jak stwierdzał:

[...] samochód, pole magnetyczne samochodu, które w końcu otacza cały wszechświat swymi tunelami, autostradami, wiaduktami, wielopoziomowymi skrzyżowaniami i rozjazdami, zamyka w swej ruchomej kabinie jako uniwersalnym prototypie, nie jest niczym więcej niż jego wielką i nieograniczoną metaforą⁴.

Specyficzna rola samochodu jako skutecznego narzędzia a zarazem atrakcyjnego gadżetu, przejmującego nad nami kontrolę, będącego celem samym w sobie: samowystarczalnym bytem, którego fantazmatyczna kondycja dominuje nad jego użytecznością – to dobry symbol naszej cywilizacji. Jednak co stanie się z samochodem, kiedy skończy się cywilizacja? Jeśli zniknie wspólnota, dla której samochód jest czytelnym znakiem, do czego będzie on służył? Pozbawiony swej funkcji symbolicznej, wytracony z ekonomicznego obiegu – winien stać się tylko kupą złomu, który można będzie wykorzystać na zasadzie postapokaliptycznego recyklingu. A jednak okazuje się, że funkcja samochodu w obrazach post-apo wykracza daleko poza jego ewentualną surowcową użyteczność dla nowych barba-

⁴ J. Baudrillard, *Symulakry i symulacja*, przeł. S. Królak, Warszawa 2005, s. 139.

rzyńców. Samochody po końcu świata wciąż istnieją, wciąż budzą emocje i wciąż służą jakiemuś ważnemu, choć na pozór niejawnemu celowi. Można powiedzieć, że wciąż jeżdżą, choć nie zmierzają do żadnego celu. Krążą w koło tylko po to, by pozostawać w ruchu. O tej specyficznej funkcji pojazdów także i w naszym społeczeństwie Baudrillard pisał: „samochód nie stanowi przedłużenia czy uzupełnienia jakiegoś udomowionego nieruchomego wszechświata, prywatny i udomowiony świat już nie istnieje, pozostały jedynie nieustające figury cyrkulacji”⁵.

CEL PODRÓŻY

Warto w tym momencie zastanowić się, w jakim celu bohaterowie filmów postapokaliptycznych używają samochodów. Jednym z podstawowych zadań, jakim ma służyć samochód, wydaje się poszukiwanie ocalonych ludzi. Bohaterom tego typu obrazów często przyświeca zamiar odnalezienia szczątków cywilizacji, zawiązania przy tym nowej wspólnoty ludzkiej i rozpoczęcia dziejów ludzkości od nowa (nie musi to być główny wątek narracji).

Tak czynią postaci w filmie *Damnation Alley*: opuszczają schron przeciwatomowy i podejmują ryzyko wyprawy na północ w nadziei na znalezienie nieskażonej przyrody i żywych ludzi. Ich misja jest poniekąd symbolicznym początkiem nowego życia, a supernowoczesny transportowiec przypomina nieco arkę Noego, na której pokładzie znaleźli przedstawiciele amerykańskiego społeczeństwa: dojrzały białoskóry mężczyzna o konserwatywnych poglądach (major Eugene Denton), młokos-pacyfista (Tanner), czarnoskóry „luzak” (Keegan), młoda kobieta o burzliwej przeszłości (Janice) oraz dziecko – ofiara wojny (Billy). Pojazd – pierwotnie stworzony dla wojska – jest tutaj fantastyczną maszyną, zapewniającą pasażerom nie tylko przetrwanie w niesprzyjającej przyrodzie, ale nawet pewne wygody (nieco jak „Nautilus” w powieści Verne’a).

Podróżnicy są całkowicie bezpieczni we wnętrzu olbrzymiego transportera, który izoluje ich od zabójczych warunków zewnętrznych. Zagrożenie może wkraść się do pojazdu tylko wtedy, gdy sami bohaterowie je tam wpuszczą. Warto nadmienić, że ów pojazd pod względem technicznych możliwości i samego wyglądu wyraźnie odbiegał od aktualnej produkcji przemysłu motoryzacyjnego czy zbrojeniowego.

Podobny cel przyświeca bohaterom filmu *Hell*: Marie, Phillipe i Leoni, którzy usiłują znaleźć odległe miejsce w górach, gdzie promieniowanie słoneczne nie będzie tak zabójcze i gdzie jeszcze – być może – żyją ludzie. Z kolei bohater *Downstream* Keller Wes poszukuje paliwa, by móc podjąć wyprawę do tajemniczej krainy Plutopia, w której ludzie żyją szczęśliwie i zdrowo, głównie dzięki nieograniczonemu dostępowi do energii. Tak przynajmniej deklaruje, prowadząc

⁵ *Ibidem*.

narrację z offu na początku filmu. Z czasem okazuje się jednak, że spędza on kolejne dni swego postapokaliptycznego życia na jałowym szwendaniu się po okolicy. Wreszcie Imperatorka Furiosa z czwartej części *Mad Maxa* zmierza do mitycznej Oazy, w której ma nadzieję znaleźć schronienie dla młodych kobiet wyrwanych spod władzy upiornego Wiecznego Joe, ale okazuje się, że kraina owa już nie istnieje.

Znamienne, że w większości obrazów miejsca poszukiwane przez bohaterów są z reguły fantazmatami. Jedynie w *Damnation Alley* wyprawa kończy się sukcesem, a na końcu drogi czekają uśmiechnięci pobratymcy. Jednak w pozostałych przypadkach podróż do lepszego świata jest raczej podróżą donikąd.

Trudno oprzeć się wrażeniu, że najczęstszym celem, jaki przyświeca kierowcom w postapokaliptycznych światach, jest poszukiwanie paliwa do samochodów, dzięki któremu będą mogli dalej przemierzać ogromne pustkowia jedynie po to, by szukać benzyny lub ropy. Kierowcy z przyszłości, nieomal połączeni na stałe ze swymi samochodami, nie posługują się ludzką logiką ani pragmatyzmem, są raczej czymś na kształt nowych bytów, postapokaliptycznych zwierząt, które spędzają czas na poszukiwaniu pokarmu, by mieć siły na dalsze zdobywanie pożywienia. Tak właśnie czyni np. bohater *Downstream*, rozglądający się za paliwem, które wedle jego marzeń miałoby umożliwić mu podróż do Plutopii, ale znaleziona benzyna pozwala mu jedynie ruszyć na dalsze poszukiwania. Podobne rozwiązanie pojawia się w przypadku członków bandy Carnegiego w filmie *The Book of Eli* – owszem posiadają oni samochody, ale trudno powiedzieć dokąd mieliby nimi jeździć. Są one potrzebne chyba tylko po to, by umożliwić filmowcom nakręcenie spektakularnej sceny pogoni gangu Carnegiego za Elim i Solarą.

Tę bezcelowość widać jeszcze wyraźniej w filmach z cyklu *Mad Max*, w których zarówno protagoniści, jak i antagoniści błakają się dzięki swoim pojazdom po australijskiej pustyni. Jeżdżą bez sprecyzowanego celu, czerpiąc radość i rozkosz raczej z samej jazdy, niż z realizacji jakichś planów czy zamierzeń. W części pierwszej – najmniej postapokaliptycznej, choć ważnej dla całej serii – samochody i motocykle są elementami istniejącej jeszcze cywilizacji, ich obecność w świecie wydaje się uzasadniona, choć i tu przemierzanie bezkresnych dróg przez postaci wydaje się celem samym w sobie. Zarówno policjanci z drogówki, jak i bandyci z gangu Toecuttera nie zmierzają do żadnego realnego celu, czego znamienym przykładem jest m.in. skazana na niepowodzenie ucieczka Night Ridera. Pędzący przed siebie Nocny Rycerz ogłasza przez radio, że jest „samobójczą machiną z wtryskiem”, wyrażając przy tym nadzieję, że autodestrukcyjnym aktem zasłuży na uznanie innych wojowników szos. I rzeczywiście: jego podróż kończy się spektakularnym wypadkiem i śmiercią w płomieniach.

Co prawda można by uznać, że w filmie tym ciągle pościgi podejmowane przez policjantów z drogówki są uzasadnione wysoką przestępczością na drogach, jednak w gruncie rzeczy na owych trasach praktycznie nie istnieje zwyczaj-

ny ruch samochodów. Jedyni ich użytkownicy przedstawieni w filmie to gang motocyklowy i ścigający go policjanci. A zatem logika ruchu drogowego oparta jest tu na zasadzie błędnego koła: policjanci gonią bandytów, gdyż ci przed nimi uciekają, a bandyci uciekają, tylko dlatego że ma ich kto gonić.

W kolejnych częściach cyklu istnienie samochodów (oraz innych pojazdów) jest już bardziej problematyczne. Banda Humungusa z części drugiej poluje na ocalałych ludzi, by ich zabić i kraść im paliwo. Jednak w całym filmie jedynym człowiekiem, którego mogliby ewentualnie obrabować jest sam Max Rockatansky, bowiem poza nim nikt nie przemierza bezkresnych pustkowi Australii. Ofiarami bandytów są mieszkańcy osady produkującej paliwo, ale przez większość filmu kryją się za ogrodzeniem i ani myślą dokądkolwiek jechać. Dopiero w finale przywódca (Pappagallo) nakłoni ich do opuszczenia złóż ropy i uciezki. Wcześniej, poza Maxem, innych podróżników w filmie brak.

Z punktu widzenia konstrukcji fabularnej bandyci są konieczni, by Max miał przeciwnika, jednak pod względem prawdopodobieństwa tak ich liczna obecność w przyszłym świecie jest wątpliwa. Jeszcze bardziej zaskakująco przebiega oblężenie, jakie prowadzi Humungus ze swoimi kompanami. Być może ma ono przypominać średniowieczny sposób prowadzenia konfliktów, ale tutaj narzędziem oblężniczym są samochody, które do tego celu raczej się nie nadają. Atakowanie zamkniętych w twierdzy obrońców za pomocą automobili usiłujących sforsować ogrodzenie jest spektakularne, lecz siłą rzeczy mało skuteczne. Samochody w prymarnej funkcji środka transportu okazują się przydatne dopiero w finale filmu, podczas szaleńczej uciezki nacierzy prowadzonych przez Pappagallo i Maxa.

W części trzeciej *Mad Maxa* akcja w większości toczy się w miejscach zamieszkiwanych przez postapokaliptyczne wspólnoty: w mieście Bartertown, rządzonej przez Aunty Entity, oraz w idyllicznej osadzie dzieci, ocalałych z katastrofy boeinga 747. Max zostaje pozbawiony pojazdu już w pierwszej scenie i właściwie nie odgrywa w tym filmie roli kierowcy. Dopiero w scenie uciezki z Bartertown bohater znajduje się w pojeździe, choć jest to tym razem pociąg, prowadzony przez innego uciekiniera. Rockatansky jest tu więc raczej wojownikiem w podstawowym rozumieniu: walczy z przeciwnikami za pomocą broni i pięści. Samochodów używają dopiero ludzie Aunty Entity podczas pościgu za grupą uciekinierów, wcześniej auta nie pojawiają się na ekranie. Trudno wyjaśnić, w jakim celu władczyni przechowuje pojazdy, ponieważ Bartertown w gruncie rzeczy ich nie potrzebuje (los mieszkańców zależy od produkowanej na miejscu energii), a handlarze przybywają do osady, używając bardziej tradycyjnych środków transportu, jak konie czy wielbłądy. Obecność samochodów w tym świecie nie jest uzasadniona socjologicznym czy technologicznym prawdopodobień-

stwem, ale wydaje się podporządkowana funkcji symbolicznej. Samochody są naturalnie także elementem łączącym *Beyond the Thunderdome* z poprzednimi częściami cyklu.

W *Mad Max: Fury Road* samochody służą głównie do transportu towarów w handlu wymiennym między Cytadelą rządzoną przez Wiecznego Joe a dwiema innymi osadami: Gas Town i Bullet Farm. Wymiana odbywa się za pomocą gigantycznych ciężarówek (jedną z nich, zwaną „War Rig”, kieruje Imperatorka Furiosa), zaś zmienione w maszyny wojenne samochody osobowe pełnią funkcję eskorty dla cennego towaru. Jednak ta pragmatyczna motywacja nie wyjaśnia innych przejawów zmotoryzowania owego świata. Oprócz trzech głównych społeczności, powiązanych ze sobą ekonomicznymi układami, mamy tu kilka innych grup posługujących się transportem zmotoryzowanym. Ich cele nie są już takie oczywiste (np. bandyci na motocyklach ukrywający się górach czy „Myszolowy” w pojazdach przypominających drapieżne samochody z filmu Petera Weira *The Cars That Ate Paris* z 1974 roku). Być może w tym świecie istnieje jakieś pragmatyczne wytłumaczenie dla ich przemieszczania się po pustkowiach, nie zostaje ono jednak przedstawione w filmie. Pojazd mechaniczny jest tu nieodłącznym atrybutem człowieka i jako taki nie potrzebuje logicznego uzasadnienia.

W filmie tym powraca również motyw znany z pierwszego *Mad Maxa*: quasi-metafizyczny status samochodu i podróży. Samochodowi wojownicy (War Boys) wyhodowani przez tyrana Wiecznego Joe kierują się podobną motywacją jak samobójczy Night Rider. W ich systemie wartości śmierć w walce na drodze jest celem życia i ma im dać później wieczne szczęście w Valhalli. Widać w tych pomysłach, wyraźnie inspirowanych mitologią nordycką, pewien nadprzyrodzony aspekt istnienia samochodów: pełnią one funkcję religijnego narzędzia, pomagającego w osiągnięciu duchowej doskonałości, a zarazem są dla „wierzących” mistycznym symbolem przejścia do lepszego życia. Można też w owych bezładnych poszukiwaniach paliwa dopatrzeć się podobieństwa do motywu błędnych rycerzy, podążających ślepo za Świętym Graalem. To skojarzenie też mogłoby sugerować raczej symboliczny niż pragmatyczny wymiar jazdy samochodem w uniwersum *Mad Maxa*.

HYBRYDA

Specjalna rola, jaką pełni samochód w życiu ludzi po apokalipsie, przejawia się w motywie fizycznej ułomności kierowcy, rekompensowanej przez moc pojazdu. Znamienne, że w każdym z omawianych filmów pojawiają się sceny, w których postać kierowcy (główna lub drugoplanowa) zostaje pozbawiona samochodu i tym samym traci możliwość swobodnego poruszania się. Sprawność i zdrowie postaci są ściśle związane z funkcjonowaniem wewnątrz samochodu. W cyklu *Mad Max* spotykamy wielu takich bohaterów i scen, np.: policjant Jim

Goose, który nie może chodzić ze złamaną nogą, ale na motorze radzi już sobie bardzo dobrze; starsza pani (May) przyjmująca Maxa i jego rodzinę w swej farmie, która porusza się dzięki specjalnym mechanizmom i nie jest w stanie uciec pieszo przed napastnikami – zostaje uratowana przez żonę Maxa; przywódca „nafciarzy” z części drugiej – Pappagallo – podczas obrony zostaje ciężko ranny w nogę, jednak odzyskuje pełną sprawność w swoim pojeździe; mechanik samochodowy z tej samej osady nie może chodzić, ale dzięki swoim mechanizmom i naprawianym samochodom pokonuje ułomność; kierowca lokomotywy wiozącej uciekinierów z Barter City w części trzeciej – nie mógłby się poruszać, bo zostaje ranny w nogę, ale w kabinie pojazdu jest szybki i skuteczny; Wieczny Joe z czwartej części, który jest człowiekiem bardzo chorym, niesprawnym, niemal niesamodzielnym (co pokazują pierwsze sceny filmu), w samochodzie staje się bogiem wojny o nadludzkiej sile. I wreszcie sam Max – poważnie poturbowany w części pierwszej, bezradnie czołga się do samochodu, gdy jednak usiądzie za jego kierownicą, stanie się sprawny i zdolny do dokończenia krwawej zemsty. Skutki tego wypadku będą widoczne we wszystkich kolejnych częściach: Max jest ukazywany jako człowiek chromy, utykający, ranny w nogę, a stały element jego stroju to metalowa uprząż, mająca mu ułatwić chodzenie. Jednak w samochodzie odzyskuje – a raczej uzyskuje – sprawność, i to znacznie większą, niż ta, którą miał jako zwykły człowiek. Analogicznych scen w filmach o Maksie Rockatanskym mamy wiele, jednak nie sposób ich wszystkich tu wymienić.

Podobne motywy pojawiają się w innych produkcjach postapokaliptycznych. Phillipe, kierowca rodzinnego volvo z filmu *Hell*, po wyjściu z samochodu zostaje ranny w nogę. To powoduje, że w dalszej części obrazu porusza się z ogromnym trudem. W *The Book of Eli* demoniczny Carnegie zostaje postrzelony w nogę, ale może potem skutecznie ścigać Elięgo w swoim samochodzie. Sam Eli, ciężko ranny podczas ostatecznej rozprawy z bandytami, ślaniając się na nogach, rozpoczyna ostatni etap wędrówki, jednak będzie mógł ją dokończyć dopiero dzięki Solarze i jej zdobycznemu pojazdowi.

Już w *The Damnation Alley* widzimy, że człowiek pozbawiony mechanicznego pojazdu okazuje się słaby, bezbronny. W kolejnych filmach coraz bardziej ujawnia się idea, że samochód zmienia człowieka w byt nowego typu, przewyższający „starych ludzi” sprawnością fizyczną i wytrzymałością. Wydaje się, że tym wyższym bytem jest właśnie hybryda: połączenie organizmu ludzkiego i pojazdu. Ów związek może przypominać poniekąd figurę cyborga, choć pamiętać należy, że w odróżnieniu od znanych nam z kultury popularnej cybernetycznych organizmów, tutaj samochód nie zostaje połączony organicznie z kierowcą, wciąż pozostaje tylko narzędziem, jednak jest to narzędzie, które zasadniczo przemienia swojego użytkownika. Sam pojazd nie ma żadnych właściwości, nabiera ich dopiero w kontakcie z człowiekiem. Człowiek za jego kierownicą jest kimś więcej niż tylko człowiekiem; pozbawiony samochodu staje się istotą zdegradowaną.

Związek samochód–człowiek widoczny jest także w innych aspektach filmów postapokaliptycznych. Otóż praktycznie bez wyjątku auta obecne w tych obrazach są w jakimś stopniu przetworzone przez użytkowników. Ta modyfikacja wynika z jednej strony z warunków panujących w świecie przedstawionym: samochody muszą być dostosowane do długotrwałej podróży przez pustkowia, do odpierania ataków wroga, do spędzania w nich praktycznie całego życia. Z drugiej strony ich zewnętrzny wygląd upodobnia je w pewien sposób do ich użytkowników, sprawiając, że stają się one symbolicznym, motoryzacyjnym ekwiwalentem kierowcy.

Twórcy filmu *Hell* postawili na prawdopodobieństwo fabuły i okoliczności, toteż pojazdem, którym podróżują bohaterowie, jest dobrze znane wszystkim Europejczykom stare volvo 850 kombi – symboliczny gwarant bezpieczeństwa na drogach. Jednak auto jest tutaj zmodyfikowane przez użytkowników: do okien przyspawane zostają karty, szyby są wyklejone od środka papierem, dachowy bagażnik wypełnia sprzęt, zaś wewnątrz samochodu przystosowano do stałego w nim przebywania. Ten pojazd na początku filmu może sprawiać wrażenie skutecznego schronienia – jednak rozwój fabuły każe nam wziąć w nawias europejskie poczucie solidności i bezpieczeństwa.

Czarny ford falcon xb, którym posługuje się Max Rockatansky, zostaje wyposażony w specjalny silnik, zwiększający szybkość samochodu (co jest zrozumiałe w ramach świata przedstawionego: Max jako policyjny pościgowiec musi posługiwać się wzmocnionym sprzętem), a zarazem nadający mu nieco fantastyczny wygląd. Tym samym samochód Maxa przypomina trochę jego samego: ubranego w skórzaną kurtkę, dysponującego niezwyklejmi umiejętnościami. Poddany tuningowi Ford jest wśród samochodów tym, kim Max wśród zwykłych ludzi. Z kolei zbudowane z samych tylko prętów nadwozie pojazdu lorda Humungusa przypomina wygląd kierowcy – ubranego w strój złożony jedynie z rzemieni. Ledwo skrywana nagość człowieka odpowiada „nagości” samochodu. W tej samej drugiej części *Mad Maxa* pojazd, jakim posługuje się Pilot (Gyro Capitan), stanowi swoisty odpowiednik jego samego: na pierwszy rzut oka sprawia wrażenie niezdatnego do działania wraku, jednak w gruncie rzeczy okazuje się – i Pilot, i jego samolocik – niezwykle sprawny.

Zasadniczą cechą wspólną pojazdów używanych przez bezimiennych członków gangów zasiedlających postapokaliptyczne światy jest ich udziwnienie (tak dzieje się we wszystkich omawianych filmach). Modyfikacje, o których była mowa powyżej, sprawiają, że samochody przez szokujący lub atrakcyjny wygląd przestają być tylko środkami transportu, a stają się niezwyklejmi gadżetami przyszłości. Postapokaliptyczny tuning polega tu na uzupełnianiu brakujących części fragmentami innych samochodów, ale też wiąże się z wyposażaniem pojazdu w dziwaczne sprzęty, krzykliwe symbole i znaki. Jednak może odbywać się też

w sposób niejako samoistny: otóż często podczas dramatycznych wydarzeń samochód doznaje uszkodzeń, które nie przeszkadzają w poruszaniu się, ale nadają mu jedyny w swoim rodzaju kształt. Owa destrukcja, jak blizny na ciele wojownika, w pewnym sensie odsłania ukryte wewnątrz samochodu, czyli prowadzącego go człowieka. Wyraźnie widać to w filmie *Mad Max*, w którym takiej rearanżacji podlegają samochody kierowane zarówno przez policjantów, jak i bandytów.

W owym filmie pojawia się też znamienna scena, ilustrująca silny, irracjonalny związek między ciałem człowieka i „ciałem” samochodu: jest to scena gwałtu, którego dokonuje Toecutter i jego banda na parze młodych ludzi oraz na ich olbrzymim cadillacu. Niezrozumiały zupełnie akt agresji wobec samochodu jest tu dopełnieniem aktu przemocy popełnionego na ludziach. Co ciekawe, bestialstwo tego czynu podkreśla właśnie akt agresji wobec samochodu – dzieje się tak być może dlatego, że gwałt i zbrodnia na człowieku były w kinie dobrze znane, natomiast bezinteresowna przemoc wobec pojazdu nie mieściła się w głowie współczesnego widza⁶.

Samochód w obrazach postapokaliptycznych staje się wreszcie odpowiednikiem nowej organizacji społecznej, z jaką mamy do czynienia w świecie po katastrofie cywilizacji. W niemalże wszystkich filmach i powieściach dotyczących tego tematu (nie tylko tych wymienionych przeze mnie) pojawia się obraz kompletnego rozpadu tradycyjnych więzi społecznych i rodzinnych. Nie istnieją dotychczasowe instytucje i wspólnoty, nie funkcjonuje też tradycyjna rodzina, rozumiana jako grupa ludzi połączonych więzami krwi i wspólną historią. W świecie ostatecznego chaosu pojawia się jednak nowa jednostka społeczna, będąca swego rodzaju odpowiednikiem dotychczasowej rodziny: jest to grupa pasażerów podróżujących jednym środkiem transportu. We wszystkich omawianych filmach możemy znaleźć sytuacje, gdy w jakimś pojeździe znajduje się kilkoro ludzi, do tej pory ze sobą niezwiązanych, którzy podczas wspólnej podróży będą stanowić silną i wyrazistą komórkę społeczną. Zniknie ona jednak natychmiast po opuszczeniu kabiny pojazdu.

Takie nowe wspólnoty, wytwarzane dzięki podróży jednym pojazdem, pojawiają się od samego początku istnienia konwencji postapokaliptycznej. Dzieje się tak zatem w: *Damnation Alley* (wspomniana przeze mnie grupa „nowych ludzi” podróżująca przez spustoszone USA), kolejnych częściach *Mad Maxa* (w części pierwszej Jessie Rockatansky wraz z dzieckiem i niepełnosprawną May uciekający w jednym samochodzie przed bandą Toecuttera lub Night Rider i jego anonimowa towarzyszką; w części drugiej obsada cysterny z „paliwem”, uciekająca przed zbirami Lorda Humungusa; w części trzeciej Max i grupa uciekinierów z Barter Town w kabinie lokomotywy, a potem w samolocie Pilota;

⁶ Jedynym precedensem byłby tu wspomniany film Petera Weira *The Cars That Ate Paris* z 1974, ale ten obraz był po części inspiracją dla George’a Millera.

w części czwartej Max, Furiosa, młode żony Wiecznego Jacka, starsze kobiety z dawnej Oazy i jeden z War Boysów w kabinie ogromnej ciężarówki), *Hell* (Philippe, Marie i Loenie oraz dołączający do nich potem Tomas połączeni tylko więzami podróży stanowią tymczasową rodzinę, ale tylko wewnątrz pojazdu, natychmiast po nawet chwilowym opuszczeniu jego wnętrza wspólnota rozpada się), *Downstream* (Wes Keller, jego pies i przypadkiem uratowana Sara), *The Book of Eli* (Eli i Solara uciekający przez Carnegie).

Owa wspólnota, wytworzona przez okoliczności i oparta jedynie na wspólnym środku transportu, jest chwilowa, nietrwała i pragmatyczna. Jednak to dzięki niej bohaterowie poszczególnych filmów mogą w ogóle przetrwać. Bez tych efemerycznych quasi-rodzin losy każdego z nich zakończyłyby się bardzo szybko.

Frederic Jameson zwraca uwagę, że narracje postapokaliptyczne, np. *On the Beach* Stanleya Kramera (*Ostatni brzeg* 1959) czy *Mad Max*, „można potraktować jako mało oryginalny satyryczny komentarz do współczesności, z uwzględnieniem rozmaitych jej przejawów, od kryzysu naftowego po rozboje i kulturę tatuażu”⁷. I rzeczywiście, takie dystopijne odczytanie konwencji postapokaliptycznej narzuca się wręcz automatycznie. Oto bowiem, jak w wielu negatywnych utopiach wieku XX, otrzymujemy rodzaj cywilizacyjnej przestrogi na temat katastrofy, która może nastąpić, jeśli „nic się nie zmieni”. Jednak, jak zauważa Jameson, w gruncie rzeczy znaczeniem tego typu filmów „nie jest załamanie się zaawansowanej technologii w czasie przyszłej smuty, lecz przede wszystkim jej zwycięstwo”⁸. To właśnie tryumf techniki stanowi temat narracji postapokaliptycznych. To ciągłe i (nieomal) niezawodne trwanie cywilizacyjnych wytworów jest tym, co pozostaje w pamięci widza ze schematycznych i przewidywalnych fabuł. To atrakcyjne w swej wizualności przejawy technologii dostarczają znużonemu widzowi nieustającej satysfakcji (możliwej także dzięki zaawansowanej technice, tym razem filmowej), a nie pesymistyczne refleksje na temat kresu człowieka. Jakkolwiek powyższa gorzka diagnoza Jamesona jest pociągająca, wydaje się, że istota problemu leży gdzieś pośrodku.

Nie było zamiarem niniejszego tekstu wyjaśnienie całego fenomenu post-apo. Niemniej jednak przyjrzenie się jednemu aspektowi filmów realizujących tę konwencję (na przestrzeni ponad 30 lat) pozwala zauważyć pewną jej paradoksalność. Jak to zostało wykazane, w apokaliptycznych wizjach przyszłości rodzaju ludzkiego motyw samochodu pojawia się często i pełni dość istotną rolę sensotwórczą. Pojazdy mechaniczne są z jednej strony oczywistym materialnym składnikiem świata, pozostałością znanej nam dziś cywilizacji (wyprodukowane kiedyś, za „naszych czasów” wciąż jeszcze istnieją, choć przetrwały w róż-

⁷ F. Jameson, *Postmodernizm, czyli logika kulturowa późnego kapitalizmu*, przeł. M. Płaza, Kraków 2011, s. 393.

⁸ *Ibidem*.

nej kondycji), z drugiej zaś stają się dla postapokaliptycznych społeczeństw narzędziem kultu, wyrazem osobowości, symbolem duchowej przemiany, bezpiecznym schronieniem, nowym „domem rodzinnym”.

Ich funkcja jest właściwie ambiwalentna, co nie znaczy że mało istotna. Są wewnątrznie sprzecznym znakiem, odnoszącym się do aktualnej kondycji człowieka: twórcy i ofiary cywilizacji. Samochód jest dobrodziejstwem i przekleństwem, społeczna zmiana – dopustem losu i błogosławieństwem zarazem. Różniące się w szczegółach wizje filmowe składają się w gruncie rzeczy na jeden, paradoksalny mit samochodu, który służąc człowiekowi, zarazem go przemienia na swój obraz i podobieństwo. Pojazd mechaniczny w pewnym sensie pełni funkcję materialnego bóstwa, pozbawionego woli czy rozumu, a jednak posiadającego demiurgiczną moc przemieniania i stwarzania ludzkości. Staje się bogiem odpowiedzialnym za kres historii człowieka a zarazem stwórcą jego nowych dziejów. Wydaje się, że ta ambiwalentna rola samochodów w światach postapokalipsy odzwierciedla dobrze nasz współczesny niepokój dotyczący dalszych losów gatunku ludzkiego.

BIBLIOGRAFIA

- Baudrillard J., *Symulakry i symulacja*, przeł. S. Królak, Warszawa 2005.
 Berger J., *After the End: Representations of Post-Apocalypse*, Minneapolis 1999.
 Cohan S., Rea Hark I., *Introduction*, [w:] *eaedem, The Road Movie Book*, pod red. S. Cohan, I. Rea Hark, Londyn 1997.
 Falconer D., *“We don't need to know the way Home”. The disappearance of the road in the Mad Max trilogy*, [w:] *The Road Movie Book*, pod red. S. Cohan, I. Rea Hark, Londyn 1997.
 Jameson F., *Postmodernizm, czyli logika kulturowa późnego kapitalizmu*, przeł. M. Płaza, Kraków 2011.

STRESZCZENIE

Tematem artykułu jest motyw samochodu jako ważnego elementu świata przedstawionego w niektórych wizjach postapokaliptycznych. Filmowe przedstawienia ludzkiej społeczności po katastrofie często posługują się tym motywem, który nie tylko stanowi element przestrzeni, ale często jest włączony w akcję, wpływa na motywacje czy wreszcie pełni w nich funkcję symboliczną. Dzieje się tak w omawianych w artykule filmach postapokaliptycznych: seria *Mad Max* (reż. George Miller), *Hell* (reż. Tim Fehlbaum), *Downstream* (reż. Simone Bartsaghi), *Damnation Alley* (reż. Jack Smigh), *The Book of Eli* (reż. Albert i Allan Hughes). Artykuł prezentuje analizę obrazu samochodu w filmach postapokaliptycznych (jego wyglądu zewnętrznego, użyteczności), celów podróży podejmowanych przez bohaterów oraz specyficznego związku między samochodami a ludźmi.

Słowa kluczowe: postapokalipsa, film drogi, kultura popularna, dystopia, samochód, posthumanizm, cyborg

SUMMARY

The article concerns the motif of the vehicle as an important element of post-apocalyptic world. Some post-apocalyptic films show visions of humanity after the catastrophe using the image of the car which not only constitutes the element of space, but often influences the motivation or performs a symbolic function. Visual aspect of post-apo cars, lack of traditional destinations and almost compulsive using of vehicles by the protagonist and antagonist in such films like *Mad Max* series (directed by George Miller), *Hell* (directed by Tim Fehlbaum), *Downstream* (directed by Simone Bartsaghi), *Damnation Alley* (directed by Jack Smight), *The Book of Eli* (directed by Albert and Allen Hughes) seem to be really important for the vision of future (and contemporary) humanity.

Keywords: post-apocalypse, road movie, popular culture, dystopia, car, post-humanism, cyborg