

# Con Air – upprepningen som konst

Det gäller att ha hängt med i de senaste decenniernas actionfilm för att rätt uppskatta Con Air, menar Erik Hedling. Originell är den inte.

Filmbolaget Paramount sade 1990 upp sitt avtal med de båda demon-producenterna Jerry Bruckheimer och Don Simpson, vilka skapat 80-talsblockbusters som *Beverly Hills Cop* (1984) och *Top Gun* (1986). Argumentet var att Paramount räknade med att filmerna på 90-talet skulle bli betydligt mer modesta och billiga, att publiken tröttnat på dyrbara actionspektakel i megaformat.

## Månadens film

Con Air

Regi: Simon West

Produktion: Touchstone Pictures, Jerry Bruckheimer

Medverkande: Nicholas Cage, John Malkovich, Vang Rhames, Steve Buscemi med flera

Med facit i hand kan man konstatera att produktionscheferna på Paramount inte kunde ha haft mer fel. Om filmerna på 80-talet blev dyrare än någonsin tidigare, skulle alla ramar komma att ränna under 90-talet. Inte minst i de actionfilmer som producerats av duon Bruckheimer och Simpson, till exempel *Crimson Tide* (1995) och förra sommarens hit *The Rock*. Och ju fler dollar som pumpats in i filmerna, desto större intäkter. Jerry Bruckheimer, nu utan Simpson som avled härförleden, men med Touchstone Pictures som samarbetspartner, är tillbaka också denna sommar med *Con Air*, en film regisserad av debutanten Simon West (hämtad direkt från TV-reklamerna). Med 70 miljoner dollar i budget (d v s en halv miljard svenska kronor) har filmen lanserats som sommarens mest grandiosa actionprojekt i USA och dessutom klarat sig hyfsat under de två första veckorna med 49 miljoner dollar inspelade (en film dublerar

sina intäkter när den släpps i övriga världen).

Skådespelaruppställningen är direkt förstklassig. Nicholas Cage, som förra sommaren visade sig ha oanade talanger som actionhjälte i just Bruckheimers *The Rock*, spelar nu en före detta elitsoldat som orättvist dömts ett grymt fängelsestraff, och därmed aldrig fått träffa sin dotter, född strax efter domen. På frigivningsdagen sätts han oturligt nog tillsammans med en samling ärkeförbrytare på ett flygplan för frakt hem till Alabama. Ombord finns den kriminella superhjälten Cyrus "The Virus" Grissom, John Malkovich, som spelar samma roll som han gjorde i Wolfgang Petersens *In the Line of Fire* (1993), den svarte terroristledaren Diamond Dog, Vang Rhames, oförglömlig efter *Pulp Fiction* (1994) och *Mission Impossible* (1996), samt psykopaten Garland Greene, kongenialt gestaltad av Steve Buscemi, efter filmer som Coen-brödernas *Fargo* (1996) en av USA:s främsta karaktärsakter.

Skurkarna kapar planet, och sedan är cirkusen i full gång med ändlös och alldeles för snabb parallellklippning mellan slagsmål, stridsscener och fordon som löper amok. Några originella scenlösningar eller uppslagsrika stridsvariationer erbjuder emellertid inte *Con Air*; det hela är på standardnivå, klart sämre än förra årets *The Rock*, även om smällarna är högre, automatvapensmattnat drygare och explosionerna mer omfattande.

## Brist på originalitet

Det som stimulerar tankeverksamheten är faktiskt den närmast medvetet manifesterade bristen på originalitet. Mest ågnar man sig åt ironiska självbespeglingar och att inbjuda publiken till ett slags korsord vad beträffar populärkulturella referenser i en självmedveten intertextuell lek. Idag måste ju publiken känna igen sig i medielandskapet för att kunna ta en film av detta slag på allvar, något som självklart möjliggjorts genom den videorenessans som gamla actionklassiker upplevt. Den över-



**Saknar originalitet.** Con Air är medioker, trots sin förstaklassiga skådespelaruppställning med bland annat Nicholas Cage i en av huvudrollerna. Filmen är klart sämre än Bruckheimers förra, *The Rock*. Återanvändningen av gamla grepp är minst sagt betydande.

gripande tematiken i *Con Air* känns omedelbart igen från Robert Aldrichs *Dirty Dozen* (1966), med förbrytarna som samlas för ett gemensamt uppdrag. Malkovichs rollkaraktär lånar sitt namn dels från gangsterligen i Aldrichs *The Grissom Gang* (1971) och dels från storskurken Cyrus i Walter Hills *The Warriors* (1979). När Nicholas Cage på slutet sätter ned det havererande planet på huvudgatan, The Strip, i Las Vegas aktualiseras i sin tur hans Oscarsbelönade roll i Mike Figgis' *Leaving Las Vegas* (1995). Och planet som vägrar att stanna och istället går bärsärkagång erinrar i sin tur påtagligt om det utspårade tunnelbanetåget i Jan de Bonts *Speed* (1995). Själva konstnärligheten i ett verk som *Con Air*, det som uppenbarligen lockar, är dess

förmåga att upprepa.

Vid ett tillfälle får publiken hjälpas på traven för att känna igen referensen genom dialogen. Det är när Lynyrd Skynyrd's gamla (och för den delen utmärkta) slagdänga *Sweet Home Alabama* ljuder över skeendet och Steve Buscemi gestalt får påtala ironin i att lyssna till ett band där några av de ledande musikererna omkom i en flygkrasch.

## Djuriskt

Som sig bör accentueras också en manlighet som balanserar mellan det förment mänskliga och det djuriska; för de homosexuella finns inget annat utrymme än ren och skär drift. Den lille transvestiten bland skurkarna kan inte slås ned med ett rakt knytävsslag av hjäl-

ten, som karlarna, han fällt istället med ett lite kokett slag med handflatan. Denna vanligt förekommande böghumor i stora blockbusters kännetecknas just av brist på humor.

Filmen saknar förvisso inte förtjänster i form av ren hantverkskicklighet och habila skådespelarprestationer, så av Malkovich och Buscemi. Ändå är det inte utan fruktan man på internet läser om Bruckheimers alster för nästa sommar, *The Enemy of the State* med fyrverkerispecialisten Tony Scott vid regirodret och *Armageddon* med likaledes skjutglade Michael Bay (som regisserades *The Rock*) som skipper. Bäva måtte världen.

ERIK HEDLING

## Fastighetsverket desinformerar

Vad har vi alla dessa generaldirektörer till, frågar sig Knut Carlqvist inför Skeppsholmsbrons ändalykt.

Fastighetsverket viker sig vad gäller Skeppsholmsbrons bredd, den ska inte bli 90 centimeter bredare.

### Skeppsholmsbron

Rivas ska den ändå. Unik är den som Eiffeltornet, förmödligen är det världens äldsta stålbro, men till all olycka ligger den ner och vad man inte ser kan saklöst skövas. Det är ytan som är det viktiga för verkets kulturbevarande verksamhet.

I det senaste pressmeddelandet (24/6) beklagar sig verkets över brovännernas ordval, ordet "betongbro" har använts medan den

nya bron ska vara en stålbro (stälbalkar med betong på). En del av den gamla bron ska ställas vid Tekniska Muséet att där begäpas. Varpå verket myndigt låter meddela att det finns "tre alternativ", ny bron, renovering och ett förslag att bygga en exakt kopia i stål. Det finns egentligen, om vi nu ska värda språket, ett alternativ till verkets stålbro med betong på, nämligen att renovera den befintliga bron med plank på.

### Går att kostnadsberäkna

En renovering är "ett mycket dyrt alternativ som inte låter sig kostnadsberäknas innan bron helt monterats ned" förklarar verket och mumlar till den mer servila pressen om kostnader på "50 till 100 miljoner". Det skrivs inte i svart på vitt på verkets papper – av goda skäl. En renovering kan

bli väsentligt billigare. Detta sagt även om så mycket som en tredjedel av järnet måste bytas ut. Det går utmärkt väl att kostnadsberäkna en renovering av bron med en prislägg för 10, 20, 30 och 40 procent defekt järn. Ingen har ens försökt.

I verkets lilla tidskrift *Kulturvärden* fortsätter desinformationen. Generaldirektören Christer Wadelius förklarar att alternativet till den nya bron är "att bygga en kopia av den gamla bron med gamla material och metoder" vilket förstås blir dyrt. Det är inte alternativet. Och till på köpet beklagar han sig över att "enskilda tjänstemän" av en skribent (det är jag, det) "anklagats för att ogenare ljuga för sina uppdragsgivare, skattebetalarna".

För några år sedan häckade herr Wadelius på den tämligen obkyrta administrativa avdelningen

på finansens, innan han utredde statens fastighetsbestånd och redde sig ett bo på Fastighetsverket. Det slagets politiskt tillsatta ämbetsmän har notoriskt svårt att skilja på lögn och sanning och förväxlar dessa begrepp med lämplighet och olämplighet. Det är nu lämpligt att inte upplysa om alternativet till stålbron med betong på och låtsas som att det inte går att kostnadsberäkna en renovering. Vad gäller hans underlydande, så har redaktören för *Kulturvärden*, Hans Landberg, förkunnat att en ny "till det yttre identisk" bro ska byggas, då en renovering "knappast ens går att kostnadsberäkna". Det skrev han till och med när bron ännu skulle breddas. Det var inte sant, alltså en lögn.

Den andra är Hans Humble, vars pressrelease (15/4) redan i rubriken förkunnade "Skepps-

holmsbron måste förnyas. Detta beror inte på Moderna Muséet."

Humble påstod att bron inte kunde repareras och att det fastställdes av oberoende experter. Tvärtom påpekar Korrosionsinstitutet att den kan repareras och det är det enda skriftliga utlåtande som finns tillgängligt.

Inte heller ska bron förnyas, den ska rivas. Och skälet till rivningen är att Moderna Muséet vill ha trafik med fruga ledbussar och turistbussar fram till porten. Vilket är bevisat. Om det ska städas på verket är det nog lämpligt att spara Wadelius också. Om det varit något med honom hade han tagit Landberg och Humble i örat.

Även upphandlingen bör bli föremål för granskning. AB Grus och betong, med en omslutning på 59 miljoner 95/96, har på oklara grunder fått uppdraget att bygga.

KNUT CARLQVIST