

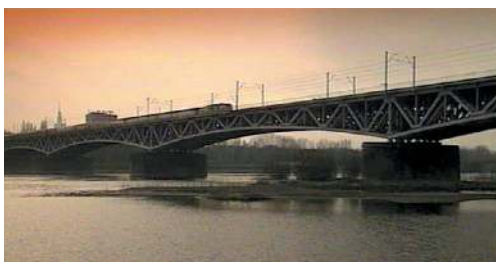
北方快车 / 1990

穿越历史之旅

1872年，列日的工程师兼实业家 Georges Nagelmackers 创立了国际卧铺车公司（CIWL），这是一场工业上的冒险，它改变了欧洲的旅行方式，也在文学与电影的想象世界的留下了深刻的印记。公司的豪华列车优先面向那些需要往来于欧洲各地的资产阶级精英与商人，连接起欧洲的各大首都，例如鼎鼎大名的东方快车，它从巴黎或柏林出发，经维也纳与布达佩斯抵达君士坦丁堡。1896年，Nagelmackers 开通了北方快车，在四十八小时内把巴黎与圣彼得堡连接起来。两次世界大战、国界的多次变迁与铁幕，一再改变了它的路线、它的目的地（里加、柏林、莫斯科），最终也改变了它的舒适程度——越来越谈不上豪华了。CIWL 于 1960 年代停止了铁路业务，此后巴黎与莫斯科之间的线路便由沿途各国的国家铁路公司接手，它们联合运营着一列日益老旧的列车。1990 年，距离首次通车将近一百年之后，北方快车抵达目的地仍然需要四十八小时。当飞机早已取代长途火车旅行、高速铁路网正在建设之时，从巴黎到莫斯科的旅程已不再是大资产阶级专享的奢侈。影片邀请我们登上的，正是这列昔日传奇、如今却已风光不再的列车，去完成一次穿越空间、也穿越时间的旅行。



“一个关于速度、舒适、等待与劳作的故事”，画外音如此宣告。从巴黎出发——高居于北站之上的各大城市的寓意雕像本身已是一种出游的邀请——列车很快便驶入比利时，继而在夜间穿越西德。清晨时分，沿铁路线延伸的混凝土墙与瞭望塔遮住了东德的风光，更加深了人们在车厢内已然感到的那种禁锢之感。越过奥得河，再越过维斯瓦河，旅人看见了波兰银光闪闪的白桦林，随后是点缀着蓝色、黄色或绿色俄式木屋的俄罗斯平原[QR4]。



旅程的进展直接显示在一座城地图上，一条红线从一座城推进到另一座城，影片信过各国的边境。沿途，影片描述了列车员、乘务员、在每人号楼里的扳道工，以及海关穿个边境站上车下车的作业，目睹了每进入一个国家时的机员的无数调车作业，目车更换，并在一个以“日夜”手法拍摄的壮观段落中，目睹了在俄国边境更换转向架的过程——由于苏联境内的轨距不同，必须用强力千斤顶把全部车厢连同车上的乘客一起顶起。“Nagelmackers的梦想正是在这里实现的，”画外音说道，“从巴黎到莫斯科，无需下车。”离开巴黎的十来节卧铺车厢中，只有一节将一直开到莫斯科。

电影几乎与北方快车同时诞生，它与火车共享一段漫长的共同历史，而Rob Rombout的影片不可避免地继承了这份遗产。这部影片生于两台机器的结合：火车把旅客的运送到真实的世界之中，并邀请他们凝视在眼前掠过的风景；电影则邀请它的观众在影像中旅行。旅客与观众，都是出发去探索一个未知世界的乘客。火车旅行是一场在车厢窗户这块银幕上观看的演出——这一观念曾被应用于“移动全景画”（*moving panoramas*），那是十九世纪的一种集市游乐项目：人们在一节假车厢里就座，透过窗户看见画在一幅长长的画布上的风景以火车的速度掠过¹。在剧情片中，火车旅行为多种叙事可能提供了便利：它把外部的广阔空间与内部的密闭空间结合起来，而主人公无法在行驶途中离开列车，这又生出一种戏剧张力。许多讲述铁路工人故事的影片，穷尽了这个奇幻世界所提供的一切母题：在那里，脸被烟熏黑的普罗米修斯式英雄必须驾驭在铁轨上全速飞驰的机器的力量。追赶火车、劫持火车、在车顶上打斗，当然还有铁路灾

1. 在马克斯·奥菲尔的《一封陌生女人的来信》（1948）中可以看到这一装置。关于这一主题，参见Erkki Huhtamo资料极为翔实的著作*Illusions in motion. Media Archaeology of the Moving Panorama and Related Spectacles*, MIT Press, Cambridge, Mass., 2013。

难，都为动作片的剧本提供了令人屏息的波折。而现代的浪漫派们——大卫·里恩、Wim Wenders、阿兰·罗伯-格里耶或耶日·卡瓦莱罗维奇——则把火车和人物在其中擦肩而过的车站，变成了短暂相遇与不可能之爱的绝佳场所。

《北方快车》正处在这一漫长的电影谱系的延长线上，Rob Rombout记得这一谱系，并时不时地向影迷投去会心的一瞥。他重演了维尔托夫在1929年为《持摄影机的人》拍摄的那个如今已成经典的镜头：火车从摄影机上方驶过。在柏林，他拍下了从胜利纪念柱附近驶过的列车，Wim Wenders的《柏林苍穹下》中的天使正是从那里俯视着凡人的生活。

大多数火车镜头都带有一种似曾相识的效果。从车厢窗口拍摄的长长的列车、它所跨越的铁桥、在平行轨道上以同样速度行驶的列车、编组站里纵横交错的铁轨、平交道口、餐车、司机、信号楼里的扳道工、查验证件的海关人员，当然还有睡着的或在走廊里抽烟的旅客，所有这些画面都唤起了对类似镜头的记忆：冈斯（《车轮》，1921）、雷诺阿（《衣冠禽兽》，1938）、希区柯克（《西北偏北》，1959）、奥尔德里奇（《北国帝王》，1973）、吕美特（《东方快车谋杀案》，1974），或者卡瓦莱罗维奇在他那部精彩的《夜行列车》（1959）中拍下的镜头。

登上北方快车，就是搭上历史的列车，而且不只是电影史的列车。从一开始，影片就沿着行程这条线索穿插进档案片段：卧铺车的旧广告、新闻片或共产主义宣传片，它们或多或少都指向北方快车及其所经各国的历史。





这些黑白档案与现在的彩色画面展开对话：一位乘务员把床单送进一个包厢，而在1930年代铺床的却是另一个人。我们重新看到1961年柏林墙的修建：士兵在一旁看守，目瞪口呆的柏林人注视着这一切，向留在另一边的亲人挥手示意。1990年，尽管几个月前已经开放，柏林墙仍然矗立着。几个居民或过路的游客试图用凿子从墙上凿下几块碎片。一个孩子在遮住的勃兰登堡门的混凝土块上蹦跳。城市尚未统一，列车穿过把它一分为二的那片辽阔的空地。民主德国仍然存在，与它一起存在的，还有一个奄奄一息的政权的全部迹象。对于这列穿越铁幕的火车，我们可以借用《诺斯费拉图》中一张著名字幕卡上的话来上前来与他相会。”

一份印有 Mitropa²字样的菜单引出了一段广告片，展示着1935年前后的餐车。所有的桌子都坐满了衣着优雅的旅客家庭。1990年，餐车却几乎空无一人。它在1950年代重新设计的样式已经显得过时。印着“Mitropa”字样的盘子等待着不太可能出现

的旅客。一扇没有关上的包厢门随着车身的颠簸砰作响。列车越往东行驶，就越是破旧，也越不舒适。

2. Mitropa (Mittel Europa的缩写) 是一家德国卧铺车公司，创立于第一次世界大战期间，当时法国的CIWL已无法在德国境内运营。在纳粹政权下，它的网络曾遍及整个中欧与东欧地区。1945年以后，Mitropa成为一家东德公司，为各“共产主义”国家提供服务。这家公司在1990年仍然在运营，2002年进行了重组，把业务缩减为餐饮服务。2006年，随着这家公司被并入一个德国集团，这个名字消失了。

过了波兰边境，餐车只剩下一个食堂，人们得自己到吧台去取餐。为庆祝波苏友好条约签订十周年，波兰兹南斯大林工厂的波兰工人曾造了一列火车，献给俄国老大哥。黑白影片展示了一节车厢的内部，正是那节如今几乎空着、仍在巴黎—莫斯科线上行驶的车厢。由党的总书记爱德华·盖莱克隆重揭幕的巨大的华沙车站，如今贴满了德国大品牌的花花绿绿的广告。一辆刚出厂的Lada Samara陈列在宽敞的候车大厅中央，无人理会。1975年关于车站落成典礼的波兰新闻片颂扬着“波兰胜利的象征”，而十五年之后，在共产党政府倒台几个月之后，这句话有了截然不同的含义。从这些在时间中的多次往返里，浮现出一种强烈的过时之感：除了几块广告牌，几十年来什么都没有改变。Nemchinovska的道口看守员裹在她黄色的派克大衣里，刮着凝结在铁轨上的积雪。她的哨子冻住了。她从木头岗亭的窗口挥动一根黄色的棍子，向驶过的列车司机示意。Genadi在他摇摇晃晃的驾驶室里被颠得东倒西歪，几年后便要退休，在那之前他多半已没有机会驾驶一台新机车了。在莫斯科近郊，历史也写在小小的Fil车站的木头外墙上，那里的一块纪念牌提醒人们，1812年，拿破仑的军队就是在此地被库图佐夫将军包围的。关于博罗季诺战役，历史所记住的是，它既非胜利，也非失败。1990年，距离波兰共产主义的终结与柏林墙的倒塌仅仅几个月，欧洲这一部分的历史同样充满不确定。影片中没有任何迹象预示，这段历史正在经历近半个世纪以来最大的剧变。拍摄三十年之后，Rob Rombout的这部影片获得了一种不可否认的历史增值：它本身已成为一部档案影片。

过去的大历史与小历史交替出现，后者属于旅客与铁路员工，他们讲述着自己人生中的几页。Boris是一位乌克兰机械师，他去看望女儿，女儿的大众汽车坏了。他把三个星期的逗留时间全花在了修理这辆车的发动机上，这种车在乌克兰可不多见[QR3]。Stanislaw三天之后就要退休了，他很高兴有人来接替他在波兰一座车站信号楼里的工作。他的退休金是应得的，因为他工作得很辛苦。夜幕降临时，他离开岗位，穿过铁轨，影片以半叠印的方式将他拍下，宛如一个幽灵。俄罗斯摇滚乐队Belie Rosi（“白玫瑰”）为孤儿或在阿富汗负伤的士兵举办慈善演唱会。他们以*a capella*的方式清唱一首优美而极为忧伤的告别之歌，而一名穿制服的士兵和另一些眼神哀伤的乘客望着窗外积雪的风景[QR6]。



列车在扳道工的注视下沿着铁轨行驶，由他们来了决定它的方向，这便具有了一种象征的维度。它表达了所有这些人的命运，他们被迫在一条并非总是由自己选择的轨道上前行。非洲学生Théodore并没有选择去莫斯科学医。他拿到了一笔奖学金，

但把他送到苏联的是喀麦隆政府，他将在那里先用一年学俄语，再用七年学医。俄罗斯列车员Galina没有任何前途：“要是我抱怨，就会被解雇。没有别的出路……因为我是一个女人！”她的丈夫是党员，本可以去资本主义国家旅行，但因为妻子和他在一起工作，而夫妻不能一起越过边境，这就被禁止了。要让他得到晋升，她就得放弃工作，待在家里。在她身旁，包厢的小桌上，三枝郁金香插在一个瓶子里摇晃。“我有一个梦想：种花。[……]看见花瓶里的花，是多么快乐啊。你可以看着它们，闻它们的香气。我丈夫知道我的这个弱点，所以家里或工作的地方总有几枝花。这个就是我的梦想：花，花，花。也许到我生命的尽头，这个梦想会实现。”一个淡出。她从画面中消失，只剩下她梦想中的那几枝花，还在窗前忧伤地摇曳。

除了这些似乎已落入自身所承受的命运陷阱的旅客之外，影片还透过门和窗捕捉到另一些旅客。多重的框中框构图把他们更深地禁锢在这列载着他们前行、却无法离开的火车里。在边境站或调车作业时漫长的等待中，倦怠写在他们的脸上，这更加深了弥漫于影片氛围中的悲观情绪。

火车旅行常常令作家们着迷。纳博科夫在他的童年回忆中描述了乘坐北方快车从圣彼得堡到巴黎的旅程，那是1909年，他十岁时的一次旅行：

“然而，正是在夜里，国际卧铺车与欧洲大特快公司才无愧于它那富有魔力的名字。从我那位于弟弟铺位之下的卧铺上（他睡着了吗？他真的在那里吗？），在我们包厢的半暗之中，我观察着一些东西，这些东西的一些细节，一些影子，以及影子的一些部分，它们小心翼翼地四处移动，却哪儿也不去。木质镶板吱吱嘎嘎，噼啪作响。在通往盥洗室的门旁，一件挂在衣钩上的模糊的衣服，以及更高处

那盏蓝色双瓣夜灯的流苏，都在有节奏地摆动。很难把这些迟疑的、鬼祟的、蒙着头罩的靠近，与外面黑夜的奔腾狂飙联系起来，但我知道它正飞驰而过，火星纵横，无法辨读³。”

在他那“蒙着头罩”的目光下，年轻的纳博科夫眼中只出现一些东西、这些东西的细节、影子和声响，总之是一列在“外面黑夜的奔腾狂飙”中行驶的火车所特有的那种奇异氛围。Rob Rombout的做法亦是如此：他像这位作家一样，试图把内部的小事物与外部的大事物“联系起来”，而且他也同样感受到了这列火车的“魔力”——它昔日声名显赫，如今却只剩往日的影子。

3. Vladimir Nabokov, *Autres rivages. Souvenirs* (1947), tr. fr. Yvonne Davet, Paris, Gallimard, “Du monde entier”, 1961, p. 145-146



导演谈

□ 整部影片、整个旅程都浸润在二十世纪的历史之中。我加进了一个过时的、不合时宜的声音——一种略显沉重的画外解说，就像1950年代那些负有教育使命的影片里的解说。它强调了历史的分量。

□ 这个片名一下子就让人有点儿遐想，尽管它不是东方快车，而是 Nagelmackers——一位列日银行家——在二十世纪初构想的一列火车，用来连接里斯本与圣彼得堡，当时西班牙与法国之间的轨距不同，到了俄国边境的布列斯特-立陶夫斯克又不一样。这个计划没有成功，于是他开设了巴黎—圣彼得堡列车，然后是巴黎—莫斯科列车。1896年，这趟旅程需要四十八小时。一百年之后……四十七小时。这列火车只停驶过两次，因为两次战争；一百年来它的速度几乎没有提高，而它还在继续行驶。不管有没有乘客。只要没有战争就行。这是一种化石火车。有着自己的生命。这让我着迷。无论发生什么，战争、柏林墙、墙的倒塌，它都继续前行。而在火车里，有一些小人物，没有什么计划的人，平凡的人，没有任何特别之处，却又了不起，而且总能得出一个结论。

□ 我和 Christian Janssens 一起写了一个剧本，我想把虚构与纪录混合起来。德国电视台和比利时电视台（RTBF）给了我足够拍一部试播片的钱，这部片子是不该公开放映的。我有五天的拍摄时间，有一个庞大的团队，拍一部十五分钟的影片。正是这部试播片让我找到了一种自己的风格。它一半是虚构，有人物，有一位女演员，一半是纪录。试播片稍稍说明了这个计划，并展示了乘火车从巴黎到东德的旅途中的几个场景。一节车厢里有一些人，一个有限的空间，一段有限的时间……没有人一直坐到莫斯科。

□ 我想与当时那种什么都要在运动中拍摄的潮流拉开距离，只用固定镜头，在巴黎、柏林和莫斯科用摇臂拍摄。只有在巴黎北站需要付费，而因为我们的团队超过五个人，我们付的是剧情片的租用价格……比纪录片的价格高得多。

□ 在柏林，人家明确地让我明白，在东欧国家不可能用摇臂：车站、火车，这些都属于“国防机密”。要在墙的那一边拍摄，就得用手持摄影的方式。但在我的勘景与我们能开拍之间，柏林墙倒了。那是一片彻底的无政府状态，我们甚至拍到了比原先预想的更多的东西。

□ 与东柏林之间的那条边界是一片 *no man's land*，宽度差不多相当于一个足球场，人们在市中心的两堵墙之间沿着它要走上整整二十公里。我们得以把摄影机固定在机车上，“观众”（第一次）穿越了这堵墙，那很特别……

□ 我和人物进行一种特殊的访谈：一个人说话，展开一个想法，然后谈别的事情，之后再回到他最初的话题。第一位旅客从比利时回来，他去那里看望侄女。他此前从来没有去过西方。我们注意到了他，和他聊了聊。他讲了一件轶事。还有一位去莫斯科求学的喀麦隆学生。最后是那位女士，她是一名列车员。在这段访谈里，重要的是布景，瓶子里的郁金香……我们先看到花在一个固定的画框里晃动。花在动，外面也在动。在火车上、在船上拍摄时，要么导演跟着运动而动，要么他保持固定，于是人物便随着火车、船的运动而动。在后一种情况下，观众必须思考才能明白人物为什么在动。

□ 我使用了档案影像、火车上的段落和

外景的段落。我根据勘景（先有一次不带摄影机的旅行，用来做笔记）准备了一份工作计划，并准备了需要时可用的补救方案——我一般会预先考虑到所有可能出错的事情。

在我的勘景之旅之后，有一趟巴黎—华沙之旅，然后是奥斯坦德—莫斯科，再是第三趟旅行，这一次是开着汽车，沿着铁路线走。外景镜头就是在这第三趟旅行中拍的。

□ 第二趟旅行时，我们已经看过第一趟的样片，有些镜头要重拍……要做到“连戏”，并不总是容易的。

□ 在银幕上，火车总是从左向右行驶，因为在所有的地图上，莫斯科都在右边。但有一天，拍摄的时候，下起了雨，我们错过了火车经过的那个时刻。要么等第二天的下一班车，要么穿过铁轨去拍从莫斯科开来的火车。我们选择了后者，同时希望观众看不出那是另一列火车，朝着另一个方向开去。

演职员表

编剧：Rob Rombout & Christian Janssens
摄影：Louis-Philippe Capelle
录音：Olivier Struye、Paul Heymans
导演助理：Adriana Moreira de Oliveira
摄影助理：Marc Ridley
演出：Elena Satchkova、Boris Alexandrovitch、Nicolai Gorshkov
剪辑：Adriana Moreira de Oliveira
旁白：Pierre Laroche
混音：Jacques Clisse
原创音乐：Piotr Hertel
制片主任：Jean-Philippe Laroche
制片助理：Christiane Philippe
执行制片：Marilyn Watelet

档案资料搜集：Pierre Malchair、Anne Fourny
档案影像：Pathé-Gaumont，巴黎 - Bundesarchiv，科布伦茨 - USIS，波恩 - Stichting Nederlands Filmmuseum，阿姆斯特丹 - Transit Film Gesellschaft Mbh，慕尼黑 - Service photographique de la force terrestre，布鲁塞尔 - Ministère de l'Éducation nationale，布鲁塞尔 - RTBF，布鲁塞尔 - Filmov Dokumentalnykh，华沙
联合制作：Paradise Films - Triangle 7 - RTBF (Carré noir) - CAC-CICV Montbéliard - Wallonie Image Production，同时得到了比利时法语共同体部的参与和支持。
载体：Beta-SP。彩色与黑白。
片长：58分钟











