

横渡大西洋： 伊丽莎白女王二号 / 1992

漂浮之城

继《北方快车》这部“铁路电影”之后，Rob Rombout沿用并发展了同样的叙事装置，用以拍摄从南安普敦到纽约的航程——所乘的是最后一艘跨大西洋邮轮、当时世界上最大的船舶 *Queen Elizabeth 2*。这部“海洋电影”描绘了五天横渡期间的船上生活，并倾听几位乘客与船员的个人故事。正如著名的 *Great Eastern* 号——那艘最早的传奇邮轮，儒勒·凡尔纳本人曾于1867年乘它远航，并由此获得灵感写出小说《漂浮的城市》——*Queen Elizabeth 2* 也是当代世界极具代表性的一个缩影，而这个世界烙满了无可估量的社会不平等。



一位高级船员讲道，在商船队里，甲板高级船员与轮机员之间历来存在一种友好的竞争。轮机长会划出一条假想的界线，把两类人分隔开来。“他们把这种局面叫做‘水和油’，因为水和油永远不会相融。可是，要在这样的基础上指挥一艘船是不可能的，因为轮机员和高级船员的工作是彼此交织的。”在 *Queen Elizabeth 2* 号上，水与油之间的那条界线却是实实在在的。那是一条把整艘船一分为二的水平线：上面是高级船员和1800名富有的乘客；下面是行李员、清洁女工、菲律宾厨师、中国洗衣工，是每越过一条子午线便要拨动船上所有时钟、并把报纸塞进舱房门缝的服务员，是排练晚间演出的马戏艺人，还有无论泊港还是航行都在不停重新粉刷这艘巨轮的油漆工。如果说 *Queen Elizabeth 2* 是一座漂浮的城市，那么这座城市大可叫做《大都会》：上面的人跳舞，下面的人干活。影片也没有忘记港口工人、控制塔的人员、吊车司机和码头装卸工。在他们身旁，码头上的一支小乐队奏乐欢送邮轮启航。这份庄严隆重，已经包含在旅费之内。



Rob Rombout为表现这种社会的二分而选择的电影形式是经典的：交替蒙太奇。它从影片一开始便确立下来：乘客登船，受到高级船员的迎接，并让人拍照留念，与此同时，他们沉重的行李则在传送带上运来，由无名的行李员搬走。

在餐厅里，一位船上的高级船员和他的日本妻子坐在侍酒师刚刚摆好的餐桌旁。与此同时，厨房里正在准备生鲑鱼片，铺上一层奶油和鱼子酱。菲律宾厨师长谈起那些什么都要挑剔的客人（甚至有一位女乘客觉得鱼吃起来太像鱼了！）。

日本妻子 Setsuya 讲述她是如何认识丈夫的：她当时供职的公司包租了这艘船。她说话的时候，侍者端上的，正是我们刚才看到厨房里准备的那道鲑鱼。两个场景的交替把观众的注意力引向了细节，它看上去像是一个巧合。它当然不是：是 Rob Rombout 精心准备的场面调度使之成为可能。通过制造虚假的巧合，导演把现实中相距遥远的社会处境在影片里并置起来，在社会金字塔的顶端与底部之间织起丝线，把菲律宾厨师与邮轮的乘客和高级船员联系在一起，并由此在借剪辑把他们聚拢的同时，凸显出生活中隔开他们的一切。制造巧合，是导演在他大多数影片中的一个根本性选择，这并非某个 *deus ex machina* 意在宣示其对现实之掌控的美学奇想。恰恰相反，这是他的世界观的表达，而在这种世界观里，没有偶然。

命运是 Rob Rombout 电影中反复出现的重大主题之一。在《北方快车》和《横渡大西洋：伊丽莎白女王二号》中，以及后来的《阿尔萨斯的乘客》中，命运通过交通工具的隐喻得到表达：在铁轨上奔驰的火车，航迹被叠印在海图上供我们追踪的船舶，都把自己的路线强加给乘客。命运预设了一种连续性，没有任何东西能使它偏离既定的轨道。船长本人就是见证：与他同行的父亲在他之前指挥过这艘船，并曾主持它的建造。然而对 Rombout 来说，命运并不是一种神秘地引导个人存在的超自然力量。命运是一种社会结构的产物，而人很难从这种结构中逃脱。只需听

听那些证言就够了。Hammonds夫妇是常客。他们坐在躺椅上，裹着毛毯，她包着头巾，他戴着一顶漂亮的黄色鸭舌帽，回忆起1937年的第一次航行：“当时有许许多多的船横渡大西洋，所以每艘船上的乘客都很少。[……]那时候没有什么娱乐。一切都得自己打发，因为没有任何安排。可以在甲板上打乒乓球。散散步，读读书。客舱侍者替你放好洗澡水，还要试试水温。如今这些都得自己来了。我们那时多么年轻，多么天真。我们根本想不到自己有多幸运。我们泡在奢华里。我们没能真正领会那些时光的价值[QR7]。”决定个人命运的不只是金钱和对奢华的爱好，还有出身，正如一位菲律宾船员所证实的：“有些人，尤其是英国人，不喜欢菲律宾人加入他们的圈子。可我们是一起工作的。他们上岸的时候，我们留在船上。他们绝不会想到邀请我们一道去。”在上层的人和下层的人之间，影片在一个居中的人物身上停留下来：社交总监（*social director*）Andrew Graham，他总是面带微笑，而且无需勉强，“因为他热爱自己的工作”。他出身寒微，生在一个有九个孩子的家庭，不记得自己十岁以前有过一双鞋。他十四岁便离开学校去工作。父母在他二十六岁时去世。他并不羡慕富人，因为，用他的话说，“我所拥有的一切，都是靠我自己挣来的。我不相信运气。我认为运气是自己创造的。人是自己命运的主人，想成为什么样的人就能成为什么样的人”。

命运与自由的辩证法并不只是证言的对象。它支配着影片本身的结构，一段交替展开三条叙事线索、各以一个人物为中心的长段落便是极好的例证。第一个人物Ana Moretic是南斯拉夫籍的客舱女服务员，在影片拍摄的1992年，她的祖国正深陷一场骇人的战争。她在这艘船上工作，是因为战争使她无法回到南斯拉夫，而她又因为是南斯拉夫人而不能在英国工作。她别无选择。船，再一次成为她作为流亡女子的命运的转喻。段落开始时，她接到一位乘客Ann Watson太太的电话，要她把自己的一条裙子送去洗。她在一间舱房里打扫，我们听到她以画外音谈起自己的梦：“我梦见家乡。前天梦见，昨晚梦见，今天下午又梦见。我梦见我出生的城市，看见自己在家里干活，走进老城。我看见自己就站在此刻正在交火的地方。”[QR8]镜头久久地流连于笼罩着船身的泛蓝夜色。在下层甲板，中国洗衣工洗净、熨平一条蓝裙子，然后把它装进塑料袋。他们干活的时候，乘客们正在舞厅泛蓝的玻璃穹顶下跳舞。第二个人物是轮机长Steven Hare，镜头以后退跟拍的方式拍摄，他巡视着机舱

和螺旋桨轴。“大多数乘客完全不知道在船上我们肩负什么样的责任：他们以为自己是住在酒店里。”他以画外音说道。下一个镜头展示的是三位女士在泳池里做水中体操。Steven Hare谈起他五岁时的第一次乘船航行，正是那次航行决定了他的一生。从那以后，他便“骨子里都是大海”。Ana同样以后退跟拍的方式拍摄，她走在走廊里，捧着装在透明塑料袋里的蓝裙子。泳池里，女士们继续做她们的体操。在一个拍摄水中体操领操者的镜头上，叠出了第三个人物

Ann Watson太太的名字。Ana继续在走廊里走着，手里拿着Watson太太的蓝裙子。在新的泳池画面上，Ana以画外音讲述她五岁时得过小儿麻痹症，声带因此瘫痪。重新找回声音之后，她便再也没有停止过说话、唱歌和朗诵诗歌。在油漆工继续耐心劳作的甲板上，身着那条漂亮蓝裙的Watson太太清唱（*a capella*）一曲，与此同时，船首劈开波涛[QR11]。



直到段落的末尾，观众才明白这一结构的逻辑——蓝裙子正是贯穿其中的那条（红）线。它把三个在现实中互不相识的人物的命运交织在一起。但客舱女服务员和轮机长都在为那位把船当作豪华酒店来住的女乘客服务。被判定要在一艘邮轮上流亡度日的Ana Moretic承受着自己的命运，与之相反，“骨子里都是大海”的Steven Hare则选择了自己的命运。除了人物的交替之外，还有一些手法把这段剪辑粘合在一起：泳池画面上Ana的画外音，裙子、夜色和舞厅共有的蓝色，伴随着Ana和轮机长的后退跟拍，最后是Watson太太唱起的歌，而Ana曾经声带瘫痪。Rombout如此编织这些个人故事的丝线，把

人物的命运更进一步地固定下来，就像虚构片的编剧对待他笔下的人物那样。当然，是他选择了蓝裙子这一母题来连接Ana和Watson太太，是他请中国洗衣工洗净熨平裙子，然后请Ana把裙子送到Watson太太那里，最后请后者穿上裙子去甲板上演唱那场戏。因此，Ana以画外音所说的一番话印证了段落的意义，也就不足为奇了：“我深信命中注定。如果因为害怕出事就得待在家里，那就什么也干不成了。如果你命中注定在某一年死去，你就会在那一年死去。”这番话回答的是一个我们没有听到的问题，但我们不难猜到，正是那个问题把女服务员的话引向了导演所需要的方向。Ana觉得自己可以自由地做她喜欢的事，因为反正她的命运早已写定。照她的说法，命中注定倒成了她的自由的保证。而这份自由，仅限于她为了送Watson太太的裙子而穿行的那些幽暗走廊，至于Watson太太，她则在船的甲板上，在灿烂的阳光下，代替她歌唱。

在这部以世界最大船舶为舞台的航海史诗的外表之下，影片质询的是人的境况。与此同时，它极具指令性的场面调度把表演、动作、服装乃至话语都强加给片中人物，以便契合作者想要表达的东西。如此一来，导演自己便成了人物命运的主宰，一个不给偶然留下任何余地的全能主宰。这种掌控在影片的每一个镜头中都得到视觉上的表达，镜头的构图与色彩，无论白天还是黑夜，都在天空与海洋的背景上凸显着邮轮的建筑之美。

Louis-Philippe Capelle的摄影机与船的建筑相契合，船的对称性通过精心构图、以广角拍摄的镜头得到彰显。层层叠叠的甲板、烟囱、楼梯间、休息厅、窗户或走廊，取景时都力求突出这艘巨轮的建筑形态。摄影机偏爱与画框边缘平行的正交线条，制造框中框构图，以舷窗或仪表盘的圆形为中心，并以大胆的视点强化景深，例如那些拍摄水手解缆的优美镜头。当Rombout从直升机上拍摄邮轮时（这是他影片中反复出现的手法），他要求飞行员停在船的航迹正后方，再次构成一幅对称的画面。导演把整套航海世界特有的图像语汇据为己用：劈开波涛的船首，从海上看去的邮轮修长的船头，令人想起卡桑德尔的一张著名海报，或是爱森斯坦的《战舰波将金号》中的某些镜头。驾驶台上高级船员的那些镜头，用长焦拍摄以压平透视，仿佛出自一部好莱坞电影。



镜头的精细构图也有助于勾勒社会空间的区隔。它使事物的既定秩序变得清晰可见，而这种秩序与命运本身一样强大、一样不可动摇。酒店部门各位主管的例会是从高处、沿着桌子的轴线拍摄的。拍摄厨房里严格的劳动组织时也采用了同样的高架视点，而这种严格正是通过摄影机近乎专横的姿态表明出来的：摄影机的高架在长桌上方，长桌上整齐排列着由菲律宾厨师逐一装点的盘子。甲板上，裹着毛毯的Hammonds夫妇坐在一张躺椅里，Rombout特意让人把躺椅恰好摆在船的中轴线上。当他们谈起1937年的第一次航行时，一个镜头展示出两间相邻舱房的入口处，两扇舱门都敞开着。摄影机架在隔墙的轴线上，构成了一个完美对称的镜像镜头。一名客舱服务员走进左边的舱房，放下一篮水果，走出来，然后再走进右边的舱房，放下第二篮水果。他机械的步态与这个场所的建筑相呼应，印证了他对社会秩序的顺从，而Hammonds夫妇正是这一秩序的受益者。

这种支配着人物位置与姿态的高度精心的场面调度，以及影像中强烈的图形感，并没有使影片滑入无谓的形式主义歧途。恰恰相反，它们支撑着为影片赋予结构的主导思想。尽管如此，这部影片仍然是一部纪录片，它描述事物的某种状态，却并不设想这种状态可能改变。观众各自去看自己愿意看到的东西吧。有人会为秩序在*Queen Elizabeth 2*号上得以维持而欣慰，有人会为之痛心。但两者都看见了它，而这正是我们对电影的全部要求。



导演谈

□ 拍完《北方快车》之后，我们在想接下来还能做些什么，有人提议：一艘船。好啊，不过那就得是世界上最大的船！我们真就这么干了……

Queen Elizabeth 2，一艘跨大西洋邮轮，1100名船员，1800名乘客，5天航程，时速50公里，从南安普敦到纽约……又是一个封闭的空间。

□ 首先，得为一部没有明确议题的影片找到资金——这看起来可能有点奢侈。

接着，还得去谈拍摄许可：一艘船是一个封闭的私人场所。

幸运的是，联合编剧兼制片人 Jean-Philippe Laroche 和我得以先做了一次勘景旅行，途中我拍了不少照片。在此基础上，我们编出了一种剧本，不算真正的 *story-board*，而是一组图片版面，它们很能传达影片未来的氛围，以及剪辑的样子。

□ 我用超16毫米胶片拍摄，班底和拍《北方快车》时的差不多，一共八个人。用超16毫米拍摄是一个严苛的限制，因为你不可能拍上几千米胶片，然后把不合适的统统扔掉。

此外，拍摄天数也受到航程时长的限制。

□ 用胶片拍摄，没有办法立刻检查自己拍到了什么。好在还有回程的航行，而且在两趟航程之间，船要在纽约停靠四天。我们趁这个机会把样片送去冲洗，并看了样片。回程的时候就能补救之前的失误；剪辑时，我们把两次航程混在了一起。

另外，在去程与回程之间停留纽约的那四天里，我们还从港口的控制塔上拍摄了各艘船只的出港和进港。

□ 在剪辑期间，我们又从直升机上补做了一些拍摄。直升机镜头往往显得很炫技……总是绕着拍摄对象转圈。我选择了固定

不动的镜头（*top-shoot, side-shoot, front-shoot*），有点像一只停歇的鸟（或者上帝）看这艘船的样子。在直升机上拍不动的镜头非常困难：飞行员得应付风、气流……摄影指导 Louis-Philippe Capelle 专注于画面，我负责指挥飞行员。

□ 直升机画面被叠印在专为影片制作的地图上，这些地图是根据现有的地图改制的。这相当费钱——只为了一个纯粹的美学效果。涉及美学选择的时候，就必须寸步不让。

□ 另一个壮观的镜头，布置起来花了不少时间。

船在大海之中，观众从正面看到船首劈开波涛。所以摄影机必须位于船的前方。为此我们得搭建一个探出船头之外的管状支架结构。

船长不同意，他觉得这个操作实在太危险了。我向他解释说，摄影助理之一 Marc Ridley 是一名前伞兵突击队员，早就对危险习以为常了。

最后，经不住我们一再坚持，他让步了：“好吧，但要是有人掉进海里，我什么也不会做，船还没停下来，他就已经冻死或者被鱼吃掉了。”我回答说，我有三个摄影师……所以丢一个也无妨。

□ 勘景期间我就发现，这艘船是英国社会的一个翻版，一个静止不动的世界，每个人都有自己的位置、自己的角色，几乎没有什么社会流动。船上有两道平行的楼梯间，电梯禁止工作人员使用……我想用对称的镜头来表达这一点：各安其位……事情就是这样，而且永远都会是这样。

□ 和我们同船的还有摇滚乐队 The Cure 的成员（他们怕坐飞机，所以坐船旅行）。他们是在船的最上层拍摄的。在这艘船上，待的位置越高，人就越重要。

最底下，是那些永远见不到天日的人，大多是菲律宾人。乘客会遇到高级船员（全是英国人），却碰不到服务人员；而高级船员——全是英国人——则既接触服务人员，也接触乘客。隔离无处不在，存在于每一个层面：菲律宾人与盎格鲁-撒克逊人之间，甲板高级船员与轮机员之间，中国员工与菲律宾员工之间。借助剪辑，我们可以从一个世界跳到另一个世界，由此凸显出每个人所属的社会阶层。

□ 我们事先谈妥了可以自由出入任何地方。只有员工酒吧仍然对我们禁止——不过我们还是去了：在那儿，脚下踩的全都是啤酒……

当然，拥有这艘船的公司不想要某些画面。

让菲律宾人谈论他们极其艰苦的工作条件，这倒可以通过，但是看到他们赤手切肉、不戴手套的那个段落，却被删掉了！

□ 和《北方快车》一样，我无法预知乘客会是哪些人，我将面对的是什么样的人。在 *Queen Elizabeth 2* 上，我更多地发展了人物肖像，有些人物会再次出现，有时出现好几次。

影片里既有画外音（*off*），也有画内音（*in*）。在舱房里，我们不用摄影机，只录声音做访谈（画外音）：音质极佳，内容也更深入。另外还有画内音，也就是更为常规的、带画面的访谈；剪辑时，两种声音混合在一起。

□ 勘景时抵达纽约那天，天气很好，光线明亮。我已经设想好了该怎么拍。可到了拍摄那天，整座城市笼罩在雾中。我犹豫了一下，然后决定这样反而更好、更有意思。我们在驾驶台里用三脚架拍摄。破例地，另一台摄影机同时拍摄船的前部：只用一台摄影机的话，就没有足够的时间从一个点赶到另一个点。拍摄一艘船（或一列火车）的出发或抵达总是很棘手的事，不可能即兴发挥。

演职员表

编剧：Rob Rombout 与 Jean-Philippe Laroche

摄影指导：Louis-Philippe Capelle

摄影助理兼场务：Marc Ridley

导演助理兼场记：Catherine Piette

录音师：Paul Heymans

录音与声音设计：Philippe Sellier

制片助理兼现场制片：Alain Bonnet

RTBF 制片负责人：Chantal Bournonville

RTBF 协调：Micheline Leblud

剪辑：Adriana Moreira de Oliveira。

混音：Jacques Clisse

原创音乐：Jean-Christophe Renault，由

Steve Houben（萨克斯与长笛）、

Éric Mathot（低音提琴）和

Jean-Christophe Renault（钢琴）演奏

执行制片：Jean-Philippe Laroche

联合制片人（*producteurs associés*）：

André Darteville、Jacques Laurent、

Christine Pireaux、Erik Pertz

出品方：Nota Bene

联合制作：RTBF – BRTN – Wallonie Image
Production

资助方：比利时法语共同体电视基金，
以及瑞士法语区电视台（TSR）

载体：富士超16毫米彩色胶片

片长：58分钟















