

برتولت برشت

پرواز بر فراز اقیانوس

نمایشنامه آموزشی رادیویی برای پسران و دختران

1930

ترجمه حمید محوی

گاهنامه هنر و مبارزه. پاریس. 20 ژوئیه 2019

mahvihamid@gmail.com

با اعلام نافرمانی مدنی از قوانین و موازین کپی رایت برای ترجمه آثار به زبان فارسی و انتشار آزاد و رایگان در اینترنت

منبع :

Bertolt Brecht. Théâtre complet.2. Le Vol au-dessus de l'océan. Ed Arche 1980

Der Ozeanflug

فهرست

3.....	پرواز بر فراز اقبانوس
26.....	درباره نمایشنامه آموزشی «پرواز بر فراز اقبانوس»

پرواز بر فراز اقیانوس

1

فراخوان به همگان.

رادیو :

انجمن از شما درخواست می کند :

نخستین پرواز بر فراز اقیانوس [اطلس] را تکرار کنید

همه با هم

بخش موسیقی را بخوانید

و با هم متن را بخوانید.

این دستگاه توست

سوار شو

در آنجا در اروپا منتظر تو هستند

افتخار تو را می خواند.

خلبانان¹ :

من سوار هواپیمایم می شوم.

¹ مترجم : خوانندگان توجه داشته باشند پرواز بر فراز اقیانوس یک نمایشنامه آموزشی ست و یک نقش می تواند به وسیله چند بازیگر اجرا شود. در اینجا این نمایشنامه رادیویی از شنوندگان رادیو می خواهد که هم زمان هر یک سوار هواپیمای خودشان شوند. اگر نمایشنامه آموزشی در صحنه به اجرا گذاشته شود، بازیگران متعددی می توانند نقش شارل لیندربرگ را به عهده بگیرند (خلبانانی که برای نخستین بار اقیانوس اطلس را بین قاره آمریکای شمالی و اروپا با هواپیمایش به نام « اسپیریت آف سنت لویی Spirit of Saint-Louis » پیمود). امیدوارم موضوع برای همه روشن باشد. «خلبانان» به این معنی نیست که چند خلبان در نمایشنامه وجود دارد بلکه یک خلبان بیشتر وجود ندارد ولی بازیگرانی که آن را بازی می کنند متعدددند.

2

روزنامه های آمریکا از سبکی خلبانان تقدیر به عمل آورد

آمریکا (رادیو) :

آنچه را که می گویند، حقیقت دارد؟
 تو فقط کلاه حصیری ات را با خودت داشتی،
 و مثل یک تهی مغز بی احتیاط سوار هواپیمایت شدی
 می خواهی از اقیانوس اطلس عبور کنی؟
 بی آنکه کمک خلبان ناوبر همراهت باشد
 بی آنکه قطب نما و ذخیره آب داشته باشی؟

3

معرفی خلبانان. آنان از نیویورک به مقصد اروپا پرواز می کنند.

خلبانان :

نام من اهمیتی ندارد
 بیست و پنج ساله هستم
 پدر بزرگم سوئدی بود
 و من آمریکائی هستم.
 هواپیمایم را خودم انتخاب کردم.
 با سرعت دویست و ده کیلومتر در ساعت پرواز می کند
 و نامش « روح لوئی قدیس »² است

² Spirit of Saint-Louis

کارخانه های ریان³ در سان دیاگو
 آن را طی شصت روز ساخته اند. و من در طول این شصت روز
 در آنجا حضور داشتم، و شصت روز به ترسیم نقشه های زمینی و دریائی راهی که
 باید می پیمودم پرداختم.
 من در این هواپیما تنها هستم.
 بجای همراه سوخت بیشتری بار زدم.
 هواپیمائی که با آن پرواز می کنم رادیو ندارد
 بهترین قطب نمائی موجود را در اختیار دارم.
 سه منتظر هوای مساعد صبر کردم
 ولی گزارشات ایستگاه های هواشناسی
 خوب نیست و هوا بهتر نخواهد شد
 هوای مه آلود در سواحل، و در دریا، توفان.
 ولی یک ساعت بیشتر منتظر نخواهم ماند
 حالا سوار می شوم.

دست به کار خطرناکی می زنم.

با خودم

دو لامپ الکترونیک

یک قرقره کابل

یک قرقره نخ

یک چاقوی شکار

چهار مشعل سرخ بسته بندی شده در لوله های کائو چوئی

یک جعبه کبریت در بسته حفاظتی

مترجم: نام هواپیما در متن فرانسه به انگلیسی نوشته شده، بازیگران می توانند انتخاب کنند، ترجمه فارسی به شکلی که من نوشته ام و یا نام اصلی به زبان انگلیسی. نام هواپیما احتمالاً در زبان آلمانی به انگلیسی نوشته شده است.

³ Ryan

یک سوزن بلند
 یک پیت بزرگ و یک بطری آب
 چهار بسته کمکی : کنسرو ارتش آمریکا، که هر بسته برای یک روز کافی خواهد بود و
 حتا در صورت نیاز بیشتر.
 یک بیل
 یک اره
 یک قایق بادی.
 حالا پرواز می کنم.
 دو دهه پیش از مردی به نام بلریو⁴ تجلیل به عمل آوردند
 او سی کیلومتر بی نوا را در آبهای شور پیموده بود.
 من از سه هزار کیلومتر عبور می کنم.

4

شهر نیویورک از کشتی ها می پرسد

شهر نیویورک (رادیو) :
 ایجا شهر نیویورک :
 امروز صبح ساعت هشت
 یک نفر از نیویورک به مقصد قاره شما
 بر فراز اقیانوس پرواز کرد.
 اکنون هفت ساعت می گذرد که در راه است
 او هیچ گزارشی از وضعیت خود به ما نداده است
 ما از همه شناورها می خواهیم که اگر او را دیده اند

⁴ Louis Blériot

به ما گزارش دهند.

خلبانان :

اگر به مقصد نرسم
دیگر هیچکس مرا نخواهد دید.

کشتی (راديو) :

ایجا کشتی « آمپرس آف اسکاتلند »⁵:

در 49 درجه 24 دقیقه ارتفاع شمال و 34 درجه 78 دقیقه طول غربی
حدود یک ساعت پیش، ما در بالای سرمان
در ارتفاع خیلی بالا
صدای یک موتور را شنیدیم.
به دلیل هوای ابری
چیزی ندیدیم
ولی ممکن است
او همان فرد مورد نظر شما
در هواپیمایش « روح لوئی قدیس » باشد.

خلبانان :

هیچ کشتی دیده نمی شود
و حالا مه بالا می آید.

⁵ Empresse of Scotland

خلبانان تقریباً در طول همهٔ مدت پرواز باید علیه مه مبارزه کنند.

مه (رادیو) :

من مه هستم و هر کسی روی آب حرکت می کند
باید روی من حساب کند.

در طول هزار سال هیچکس را ندیدیم
مدعی پرواز در آسمان باشد!

تو کیستی، تو؟

ولی ما کاری خواهیم کرد

که فردا مانند دیروز هیچکس در آسمان پرواز نکند!
من مه هستم!

برگرد!

خلبانان :

آنچه را که تو می گوئی

شایسته است که دربارهٔ آن فکر کنیم.

اگر باز هم ضخیمر شوی، شاید واقعاً برگردم.

اگر همهٔ چشم اندازها بسته باشد

مبارزه را رها خواهیم کرد.

جایگزین دیگری ندارم

سراپا افتخار یا تاج پیروزی.

ولی فعلاً

هنوز خیال برگشت ندارم.

مه (رادیو) :

هنوز فکر می کنی خیلی قوی هستی
 علتش این است که من را نمی شناسی
 هنوز می توانی یک قطعه کوچک آب زیر چشمانت ببینی
 و می توانی
 سمت راست و چپت را تشخیص دهی
 ولی صبر کن یک شب و یک روز بگذرد
 بی آنکه بتوانی قطعه آبی ببینی، بی آنکه بتوانی آسمان را تشخیص دهی
 با دسته جارویی که بدست داری
 و یا حتی قطب نمای کمی قدیمی است
 آنوقت من را خواهی شناخت
 که من کی هستم :
 من مه هستم!

خلبانان :

هفت نفر هواپیمای من را در سان دیاگو ساخته اند
 با چند متر ورق فلزی و لوله
 بیشتر روزها بیست و چهار ساعت بی وقفه کار می کردند
 آنچه را که ساخته اند برای من کافی ست
 آنان کار کردند و من حاصل کار آنان را ادامه می دهم. من تنها نیستم
 ما در این هواپیما هشت نفر هستیم که پرواز می کنیم.

مه (رادیو) :

امروز تو بیست و پنج سال داری
 و بی باک هستی

ولی وقتی به سن بیست و پنج سال و یک شب و یک روز رسیدی
از چیزهای بیشتری ترس خواهی داشت.
پس فردا و در هزار سال دیگر، در اینجا فقط آب و آسمان خواهد بود
و مه
ولی « تو » دیگر وجود نخواهد داشت.

خلبانان :

تا اینجا روز بود (تا اینجا روز را سپری می کردیم)، از هم اکنون (از حالا) شب فرا
می رسد.

مه (رادیو) :

دو ساعت است که با مردی که در آسمان پرواز می کند مبارزه می کنم، چیزی که از
هزاران سال پیش هرگز دیده نشده. نمی توانم او را سرنگون کنم.
توفان برف، او را به تو می سپارم!

خلبانان :

حالا نوبت توفان برف است!

6

برپائی توفان برف در شب

توفان برف (رادیو) :

از یک ساعت پیش یک مرد و یک هواپیما را در خودم احساس می کنم!
گاهی در ارتفاع خیلی بالا، بر فراز خودم،
گاهی در ارتفاع پائین نزدیک سطح آب!

از یک ساعت پیش او را به سوی آب و به سوی آسمان پرتاب می کنم.
هیچ کجا نمی تواند خودش را نگهدارد
ولی غرق نمی شود.
به سوی آسمان پرتاب می شود
و به سوی دریا اوج می گیرد.
او شکننده تر از درخت کنار ساحل رودخانه
بدون قدرت، مانند برگگی جدا شده از شاخه است،
ولی غرق نمی شود.
ساعت هاست که این مرد ماه را تشخیص نمی دهد
و نه حتا دستهای خودش را،
ولی غرق نمی شود.
روی دستگاه او توده های یخ نشانده ام
تا زیر سنگینی آن سقوط کند
ولی توده های یخ از هواپیما جدا می شود
و هواپیما سقوط نمی کند.

خلبانان :

ادامه پرواز ممکن نیست
در آب سقوط خواهیم کرد
چه کسی می توانست حدس بزند که با یخ بندان روبرو خواهیم شد!
تا سه هزار متر اوج گرفتم
و تا سه متر از سطح آب پائین آمدم
ولی توفان، یخ بندان و مه همه جا را فرا گرفته است.
چرا تا این اندازه دیوانه بودم که سوار این هواپیما شدم
حالا از مرگ می ترسم

حالا سقوط می کنم.
 چهار روز پیش، دو نفر مثل من بر فراز این آبها پرواز کردند
 و آب آنان را در خود غرق کرد
 من نیز در این آب غرق خواهم شد.

7

خواب

خواب (رادیو) :
 بخواب چارلی
 شب بدی را گذراندی. توفان متوقف شده.
 پس حالا راحت بخواب چارلی
 باد ترا خواهد برد.

خلبانان :
 باد هیچ کاری برای من انجام نخواهد داد.
 آب و آسمان دشمن من هستند.
 و من دشمن آنها هستم.

خواب (رادیو) :
 یک دقیقه، فقط یک دقیقه سرت را روی دسته جارویت⁶ خم کن،
 کمی چشمهایت را روی هم بگذار، دستهایت بیدار خواهد بود.

⁶ دسته جارو در اینجا به معنای سکان هواپیماست که «خواب» به تمسخر دسته جارو می نامد

خلبانان :

غالباً دوستان سان دیگو هر روز 24 ساعت بی وقفه برای ساختن این دستگاه کار می کردند. آیا من از آنان کمتر هستم. نباید بخوابم.

خواب (رادیو) :

هنوز خیلی دور استو استراحت کن
به دشت های میسوری فکر کن
به رودخانه، به خانه، به خانه خودت.

خلبانان :

من خسته نیستم.

8

ایدئولوژی.

خلبانان :

1

خیلی از مردم می گویند : جهان قدیمی ست.

ولی من، همیشه می دانستم که ما در عصر جدیدی زندگی می کنیم.

به شما می گویم : این خانه هائی که از بیست سال پیش مانند توده های فولادی ضخیم از زمین بیرون زده به خودی خود به وجود نیامده است.

هر سال خیلی از مردم در انتظار فردا در شهرها مستقر می شوند.

و قاره ها به خنده افتاده اند، زیرا زمزمه ای شنیده می شود : اقیانوس وسیعی که از آن بیم داشتند، چیزی بیشتر از یک چاله پر آب نیست.

من نخستین فردی هستم که اقیانوس اطلس را پیمودم
ولی بر این باورم که از همین فردا
کار من شما را شاد و مسرور خواهد کرد.

2

ولی با چنین کاری ما دست به مبارزه علیه تأخیر تاریخی می زنیم
در تلاش دائمی برای بازسازی جهان
مبارزه ای مشابه اقتصاد دیالکتیکی
که بر اساس آن جهان به شکل بنیادی تحول خواهد یافت.
در نتیجه
علیه طبیعت مبارزه کنیم
و با چنین مبارزه ای طبیعت خودمان را صورتبندی کنیم.⁷
زیرا خود ما نیز مانند فن آوری طبیعی نیستیم⁸،
ما موجوداتی تاریخی هستیم.

کشتی بخار بر کشتی بادبانی که پیش از اینها کشتی پاروئی را پشت سر گذاشته بود
چیره شد

هواپیمای من پیشتاز است و کشتی بخار را پشت سر می گذارد
به همین گونه من با تاریخ در جدال هستم.

⁷ مترجم: ایدئولوژی ماتریالیسم دیالکتیک و ماتریالیسم تاریخی چنین است که انسان برای پاسخگویی به نیازهایش به شناخت از جهان پیرامون و قوانین حاکم بر آن نیازمند است. انسان برای پاسخگویی به نیازهایش کار می کند، و اشیائی می سازد که بر خلاف حیوانات طول عمرشان از طول عمر انسان فراتر است و در طول تاریخ انباشت می شود و در کل چیزی را تشکیل می دهد که آن را میراث فرهنگی می نامیم. و هر نسلی با دست یابی به شناخت گسترده تر ابزار کار (بخوانید میراث فرهنگی) را تحول می بخشد. در طول تاریخ، انسان کار می کند و کار می آفریند ولی کار و ابزارهای کار نیز به سهم خود در طبیعت انسان تحول به وجود می آورند. مبارزه علیه طبیعت نیز در اینجا بیشتر به معنا تلاش برای تسلط بر طبیعت و دستیابی به شناخت بیشتر است. این روند، کار، شناخت، خلاقیت و آرزومندی انسانها برای ایجاد تحول در جهان و در طبیعت انسان در راستائی که بنظر آنان والاتر می رسد و در چشم اندازهای امیدوار کننده تر به دلیل رویکرد خاص نظام سرمایه داری به موضوع کار، شناخت، خلاقیت... و به این دلیل که چنین امری را به سود سرمایه به نفع یک طبقه خاص (ممتاز، معصوم، نابغه، برگزیده خدا و مانند اینها) گره زده است، دچار اختلال کرده و باید از آن عبور کنیم.

⁸ «طبیعی نیستیم» به این معناست که امروز انسانها در طبیعت ناب به دنیا نمی آیند بلکه در بیمارستان از مادرشان زاده می شوند، و به این معنا که در بطن یک فرهنگ و ساخت و سازهای زمان خودشان به دنیا می آیند.

هوایمای من شکننده و لرزان است
 ماشین پرندۀ من هنوز کامل نیست ولی از همهٔ آن چیزهایی که تا کنون وجود داشته
 برتر است
 با هدایت هوایمایم با هوایمایم در جدال هستم
 علیه هوایمما و علیه تاریخ.

3

با چنین کاری علیه طبیعت مبارزه می کنم.
 و علیه خودم.
 مهم نیست چه کسی هستم، به چه چیزهایی اعتقاد دارم :
 وقتی پرواز می کنم، واقعاً بی خدا هستم.

در طول ده هزار سال
 به محض اینکه امواج در تاریک می شدند،
 بین نور و غروب، در آسمان به شکل اجتناب ناپذیری خدا ظهور می کرد.
 و حتا بر فراز کوه های پوشیده از یخ
 انسانهای ناآگاه و اصلاح ناپذیر خدا را می دیدند، و به همین گونه در صحرا
 خدا در شن زار و توفان حضور داشت
 و در شهرها از نظم ناهماهنگ زاده می شد
 تشکل انسانها در طبقات، زیرا بشریت به دو بخش تقسیم می شود :
 استثمار و ناآگاهی، ولی انقلاب این نظم ناهماهنگ را از بین خواهد برد.
 با کشیدن جاده در کوهستانها خدا به زمین سقوط کند
 آب او را از شنزارهای بیابان بیرون خواهد راند.
 نور پوچی او را آشکار خواهد کرد
 و به محض عیان شدن حقیقت خدا فرار خواهد کرد.

پس، در نبرد علیه تأخیر تاریخی سهم خودتان را بجا بیاورید
و شما نیز در حذف ماورای طبیعت بکوشید
و خدا را فراری دهید، هر خدائی که باشد و در هر کجا که ظاهر شود.

یک میکروسکوپ قدرتمندتر
برای او مرگبار خواهد بود.
افزایش مهارت فنی دستگاه ها
او را از آسمان بیرون خواهد کرد
بهداشت شهرها
از بین بردن فقر
او را از بین خواهد برد و به نخستین هزاره باز پس خواهد فرستاد.

4

حتا در شهرهای مدرن
هنوز بی نظمی وجود دارد
ناآگاهی بی نظمی می آفریند و به خدا شباهت دارد.
ولی ماشین ها و کارگران
علیه بی نظمی مبارزه می کنند
پس شما نیز در نبرد علیه تأخیر تاریخی سهم خودتان را بجا بیاورید!

9

آب

خلبانان :

دوباره آب نزدیک می شود

صدای آب (رادیو) :

باید اوج بگیرم ! این باد شما را فرو خواهد انداخت.

صدای آب (رادیو) :

حالا بهتر شد

ولی چه اتفاقی افتاده ؟ به سمت راست حرکت نمی کند. یک جای کار لنگ است.
صدائی از موتور شنیده می شود ؟

دستگاه دوباره اوج گرفت.

ایست !

صدای آب (رادیو) :

خدای من، چیزی نمانده بود که در ما غرق شود!

10

در تمام طول پرواز همه روزنامه های آمریکائی پیوسته دربارهٔ
شانس موفقیت خلبانان گزارش نوشته اند.

آمریکا (رادیو) :

همهٔ آمریکا بر این باور است که کاپیتان در عبور از اقیانوس موفق خواهد شد.

با وجود هوای نامساعد

کاستی ها فنی مانند سبکی هواپیما

ولی همه در ایالات متحده باور دارند که او موفق خواهد شد.

روزنامه ای نوشته بود که هرگز هیچ کس از هم میهنان ما به اندازهٔ او شانس نداشته
است.

وقتی شانس با کسی همراه باشد، در پرواز برفراز اقیانوس پرواز توفان آرام می گیرد.

اگر توفان آرام نگیرد
 موتور آزمون خود را پس خواهد داد.
 اگر موتور از عهدهٔ آزمون بر نیاید
 این مرد آسمان است که آزمون هایش را پس خواهد داد.
 و اگر مرد آسمان از عهده بر نیاید
 شانس با او خواهد بود.
 به همین علت است که ما به پیروزی این مرد باور داریم.

11

باور به انسانهایی که همیشه پیروز خواهند بود

خلبانان :

دو قاره، دو قاره
 در انتظار من هستند !
 باید به مقصد برسم !
 در انتظار چه کسی هستند !
 حتا اگر منتظر کسی نباشند
 باید به مقصد برسد.
 شهامت هیچ نیست،
 رسیدن همه چیز است.
 هر کسی که بر فراز اقیانوس پرواز می کند و غرق می شود
 دیوانه است
 زیرا در اقیانوس می توانیم غرق شویم
 پس من باید به مقصد برسم.

باد به سمت اقیانوس می وزد
و ابر و مه جهت گیری ام را مخدوش می کند
ولی باید به مقصد برسم
حقیقت این است که هواپیمای من شکننده و افکارم به هم ریخته است
ولی در اروپا منتظر من هستند
و می گویند او موفق خواهد شد
پس من باید به مقصد برسم.

12

روزنامه های فرانسوی نوشتند که خلبانان در توفان، بر فراز امواج و
زیر سایه نانژسر⁹ به پروازشان ادامه می دهند.

اروپا (رادیو) :

از بیست و چهار ساعت پیش مردی به سوی قاره ما پرواز می کند.
وقتی به مقصد برسد
در آسمان به شکل نقطه ای دیده خواهد شد که بزرگتر می شود
این نقطه هواپیمائی خواهد بود
به سوی ما پائین می آید
روی زمین فرود خواهد آمد و مردی از آن پیاده خواهد شد
که او را می شناسیم
عکس او را در روزنامه ای که پیش از او از آمریکا رسیده دیده ایم
ولی بیم داریم که هرگز به مقصد نرسد.

⁹ Charles Nungesser

شارل نانژسر خلبان فرانسوی متولد 15 مارس 1892 در 8 مه 1927 در نقطه ای نامشخص در اقیانوس اطلس در گذشت. او یکی از ماهرترین خلبانان جنگ اول جهانی و پیش از چارل لیندبرگ بر آن بود تا فاصله پاریس تا نیویورک را بر فراز اقیانوس اطلس با هواپیمایی که «پرنده سفید» نامیده بود ببیماید. ولی هواپیمای او پیش از رسیدن به سواحل آمریکا در اثر توفان و کمبود سوخت در نقطه ای نامعلوم سقوط کرد.

توفان او را در آب غرق خواهد کرد
 موتور از کار خواهد افتاد
 خود او مسیرش را تا اینجا پیدا نخواهد کرد
 به همین دلایل ما بیم داریم
 که او را نبینیم.

13

گفتگوی خلبانان با موتور هواپیما

صدای موتور (رادیو).

خلبانان :

حالا، خیلی دور نیستیم

حالا، تو و من باید انرژیمان را به کار ببندیم.

آیا تو به اندازه کافی روغن داری ؟

فکر می کنی به اندازه کافی سوخت برایت باقی مانده ؟

خیلی داغ نکرده ای ؟

حالت خوب است ؟

صدای موتور (رادیو).

توده های یخی که رویت فشار می آوردند

کاملاً از بین رفته اند.

مه کار من است.

تو کار خودت را انجام بده.

فقط باید بچرخانی.

صدای موتور (رادیو).

سنت لوئی را به یاد آور، تو و من،
 خیلی بیشتر از این در آسمان دوام آوردیم.
 خیلی دور نیستیم. حالا به ایرلند رسیدیم، نقطه بعدی پاریس است
 آیا به مقصد خواهیم رسید ؟
 تو و من ؟

صدای موتور (رادیو).

14

سرانجام، در نزدیکی اسکاتلند، خلبانان ماهیگیران را می بینند.

خلبانان :

آنجا

قایق های ماهیگیری.

آنها می دانند خشکی کجاست.

Hello انگلستان کجاست ؟

ماهیگیران (رادیو) :

تماس می گیرند. گوش کنید !

منتظر کی هستی که تماس بگیرد ؟

گوش کنید، صدای موتور !

در آسمان

صدای موتور !

می خواهی کدام موتور باشد ؟

خلبانان :

Hello انگلستان کجاست ؟

ماهگیران (رادیو) :

نگاه کن، آنجا

چیزی در آسمان پرواز می کند

هوایپماست !

چگونه ادعا می کنی که هوایپماست ؟

هرگز

یک دستگاه هوایپما از طناب

قطعات پارچه و آهن تشکیل شده

هرگز خطر پرواز بر فراز آنها را نمی تواند تحمل کند !

حتا یک دیوانه دست به چنین کاری نمی زند

خیلی به سادگی در آب سقوط خواهد کرد

باد به تنهائی او را سرنگون می کند.

و چه کسی می تواند این همه مدت روی فرمان هوایپما دوام بیاورد ؟

خلبانان :

Hello انگلستان کجاست ؟

ماهگیران (رادیو) :

دست کم نگاه کن !

نگاه کردن چه فایده ای دارد

چونکه نمی تواند هواپیما باشد ؟

حالا ناپدید شده

من هم نمی دانم چگونه می تواند هواپیما باشد

ولی هواپیما بود.

15

در فرودگاه بورژ¹⁰ در نزدیکی پاریس، در شب 21 مه 1927، در
نزدیکهای ساعت 10 جمعیت بی شماری منتظر خلبانان آمریکائی
هستند

اروپا (رادیو) :

اکنون، او به مقصد می رسد !

نقطه ای در آسمان دیده می شود

سپس بزرگتر می شود، هواپیماست.

حالا او پائین تر می آید

¹⁰ Bourget

روی چمن فرود می آید، مردی از هواپیما پیاده می شود
 او را می شناسیم : خلبان است
 توفان او را در آب غرق نکرده
 موتور هواپیما آزمون خود را بخوبی پس داده
 و او مسیرش را تا اینجا پیدا کرده
 و به مقصد رسیده است.

16

ورود خلبانان به فرودگاه بورژه نزدیک پاریس

من یک خلبان هستم. خواهش می کنم
 من را به یک آشیانه تاریک ببرید
 که هیچکس ضعف جسمی من را نبیند.
 ولی به دوستانم در کارخانه سان دیگو اعلام کنید
 که کار آنان موفقیت آمیز بوده
 موتور هواپیمای ما دوام آورد
 و در کار آنان هیچ نقصی وجود نداشته است.

17

گزارش درباره آنچه تا کنون به وقوع نپیوسته بود

راديو و خلبانان :
 در دورانی که بشریت
 در شرف بیداری بود

ما دستگاهی از چوب، فلز و شیشه ساختیم
و با آن در آسمان پرواز کردیم.
ما سه برابر سریعتر از توفان حرکت کردیم
با موتوری قوی تر از 100 اسب
ولی کوچکتر از یک اسب.
طی هزار سال هیچ چیزی از بالا به پائین فرود نیامده است
بجز پرندگان.
هیچ سنگ نوشته ای دربارهٔ انسانی که در آسمان پرواز کند بدست ما نرسیده است.
ولی ما پرواز کردیم.
در پایان دومین هزارهٔ دوران ما
ما پرواز کردیم
به سادگی فولادین
و آنچه را که ممکن بود نشان دادیم
بی آنکه فراموش کنیم که چه کاری هنوز ممکن خواهد بود
این گزارش برای دستیابی به چنین اهدافی عرضه می شود.

دربارهٔ نمایشنامهٔ آموزشی «پرواز بر فراز اقیانوس»

حمید محوی

برای معرفی «پرواز بر فراز اقیانوس» در اینجا بخشی از کار پژوهشی خودم را که در اکتبر 1993 در دانشگاه پاریس 8 نوشته بودم ترجمه می‌کنم. گرچه این کار پژوهشی به سرنوشت غم‌انگیزی دچار شد با وجود این امیدوارم فرازهای برگرفته از آن برای گسترش موضوع نمایشنامه‌های آموزشی از دیدگاه مبتکر آن برتولت برشت در ادامهٔ مطالبی که پیش از این دربارهٔ همین موضوع منتشر کرده‌ایم مفید واقع شود.

20 مه 1927 شارل لیندبرگ پروازش را به تنهایی با هواپیمائی که آن را روح لوئی قدیس Esprit of Saint Louis نامیده بود بر فراز اقیانوس اطلس از نیویورک به مقصد پاریس آغاز کرد، او طی 33 ساعت و 30 دقیقه نخستین پل هوائی را بین دو قاره را به ثبت رساند. این رویداد به عنوان رویدادی تاریخی و فنی از طریق رسانه‌ها و در اذهان عمومی آن دوران از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار شد. برشت تحت تأثیر همین رویداد تاریخی فنی بود که نخستین نمایشنامهٔ آموزشی (رادیو فونیک) خود را زیر عنوان «پرواز بر فراز اقیانوس» نوشت. در آغاز برشت این نمایشنامه را برای آموزش رویداد تاریخی و علمی به کودکان دبستانی در نظر گرفته بود. می‌دانیم که یکی از موضوعاتی که نزد برتولت برشت از جذبهٔ بی‌بدیلی برخوردار است، قدرت و تسلط انسان بر طبیعت می‌باشد و همین موضوع است که به عنوان موضوع مرکزی این نخستین نمایشنامهٔ آموزشی مطرح می‌شود (یادآوری این نکته نیز بی‌فایده نیست که این موضوع در سنت‌های نمایشی قدیمی‌تر مانند گاو بازی وجود داشته است). این نمایشنامه در جشنوارهٔ بادن بادن در سال 1929 به نمایش گذاشته شد. پیروزی انسان بر طبیعت به عنوان مضمون اصلی نمایشنامه - برای آموزش دبستانی‌ها - را می‌توانیم در عین حال به عنوان بزرگداشت پیروزی فنی نیز تلقی کنیم.

فدریک اون در بررسی‌هایش دربارهٔ برتولت برشت و این نمایشنامه می‌گوید: «موضوع تسلط و پیروزی انسان بر طبیعت و تحولات و پیامدهای ناشی از آن برای آیندهٔ انسانها همواره یکی از مضامین مورد توجه برتولت برشت بوده است. مضامینی که در این

نمایشنامه هنوز به شکل تردیدآمیزی مطرح شده، برشت آن را بعداً به شکل عیقمتر و گسترده تری در نمایشنامه « زندگی گالیله » ترسیم می کند، یعنی نمایشنامه ای که « پرواز بر فراز اقیانوس » می تواند در جایگاه مقدمه ای بر آن تلقی شود.¹¹

« پرواز بر فراز اقیانوس » از یک تجربه تاریخی و علمی حرف می زند که به شکل مصنوعی (بخوانید به زبان هنری - هنر نمایش) باز تولید شده است. عناصر طبیعی (مانند توفان، برف، یخ، امواج دریا و خود انسان با نیازمندیها و محدودیتهايش - برای مثال نیاز به خواب) در جایگاه شخصیت نمایشی وارد بازی می شوند و با خلبان (یا خلبانها - یعنی دانش آموزان) گفتگو می کنند. چنین گفتگویی به همه اجازه می دهد تا درباره رابطه انسان و عناصر طبیعی بیاندیشند و سرانجام نشان می دهد که چگونه انسان در طول تاریخ به نفع خودش بر عناصر طبیعی تسلط می یابد.

برتولت برشت در نوشته های سالهای 1927-1932 زیر عنوان « نظریه رادیو » در یادداشت برای پرواز بر فراز اقیانوس « درباره ساختار این نمایشنامه و چگونگی اجرای آن می گوید :

« یک ابزار آموزشی ست که از دو بخش تشکیل شده. بخش نخست عبارت است از سرود عناصر برای گروه همسرایان، صدای آب، صدای موتور و مانند اینها عملکردشان این است که تمرین را ممکن کنند، یعنی حرکت و توقف، کاری که دستگاه [رادیو] به سادگی می تواند انجام دهد. دومین بخش، بخش آموزشی که در نقش خلبان گنجانده شده، متن اصلی تمرین را تشکیل می دهد : دانش آموز بخشی از متن را گوش می دهد و بخش دیگر را می گوید. بر این اساس همکاری بین دانش آموزان و دستگاه رادیو ایجاد می شود، در اینجا بیشتر دقت نظر از شیوه بیان پیشی می گیرد و حائز اهمیت است. متن باید به شکل مکانیکی خوانده و گفته شود. باید در پایان هر بیت توقف کرد و دانش آموز به شکل مکانیکی متن شنیده شده را تکرار می کند.¹²»

در نوشته های برتولت برشت درباره « پرواز بر فراز اقیانوس » سه نکته مهم را می توانیم تفکیک کنیم :

1) « پرواز بر فراز اقیانوس جزء محصولات لوکس نیست، بلکه یک ابزار آموزشی ست... نمایشنامه آموزشی نمایشنامه ای نیست که حاوی درسی باشد، و شناخت واقعی و مشخصی را انتقال نمی دهد... موضوع آموزشی، روش آموزشی تعیین شده است»¹³

به بیان دیگر، برشت محتوای آموزشی واقعی نمایشنامه آموزشی را در تمرین و به اجرا گذاشتن آن تعریف می کند، و مشخصاً می گوید : « اگر از پرواز بر فراز اقیانوس به

¹¹ Frédéric Ewen. Bertholt Brecht – Sa vie, sont art, son temps, seuil 1989.

¹² Bertolt Brecht. Ecrit sur la littérature et l'art 1. L'ARCHE 1970. P.132, 133

¹³ ibid

عنوان فرصتی برای آموزش استفاده نشود هیچ ارزش آموزشی نخواهد داشت. ارزش هنری وقتی توجیه پذیر است که هدف آموزشی داشته باشد.»¹⁴

2) پرواز بر فراز اقیانوس محصولی نیست که برای رادیو مورد استفاده قرار گیرد بلکه عنصری است که باید رادیو را متحول کند... «تمرکز فزاینده ابزارهای مکانیک و تخصصی شدن فزاینده آموزش حرفه ای، روندی که باید تسریع شود، و به نوعی شورش نزد شنوندگان در راستای فعال سازی خودشان به عنوان تولید کننده می انجامد.»¹⁵

3) «چرا نمی توانیم پرواز بر فراز اقیانوس را به عنوان ابزار آموزشی به کار بندیم و رادیو را متحول کنیم؟

این تمرین برای کسب شناختی است که بنیاد آزادی را تشکیل می دهد. ولی افراد به سادگی در پی کسب چیزی هستند که برای آنان خوشایند و لذت بخش است در حالی که نسبت به موضوع آموزشی که نه درآمدهای او دارد و نه موجب امتیاز اجتماعی برای او می شود بی اعتنا باقی می ماند. در نتیجه چنین تمرینی در صورتی برای افراد مفید خواهد بود که برای دولت حاکم مفید باشد، یعنی دولتی که می خواهد برای همه به شکل یکسان مفید باشد.

پس نتیجه می گیریم که پرواز بر فراز اقیانوس نه ارزش زیبایی شناختی دارد و نه ارزش انقلابی خارج از کار برد آن که فقط با مداخله دولت حاکم ممکن خواهد بود. با وجود این کاربرد مناسب آن می تواند خصلت انقلابی داشته باشد در حالی که دولت کنونی هیچ نفعی در چنین تمرینی نمی بیند.»¹⁶

(در اینجا می بینیم که پیش از هاینر مولر، خود برشت نخستین «خداحافظ نمایشنامه آموزشی» را نوشته است. از هاینر مولر پرسیده بودند «چه خواهید کرد اگر امکانات تأتری مشابه به آنچه در اختیار برتولت برشت گذاشته بودند در اختیار شما نیز قرار می دادند؟» مولر پاسخ گفته بود که «آن را طی دو سال با موفقیت می گرداندم و سپس ممنوع اعلام می شد (در آلمان شرقی) ولی دو سال بد نیست. فکر می کنم اگر درخواست کنم با آن موافقت کنند، ولی نمی دانم آیا واقعاً خواهان چه کاری هستم یا نه.»)

¹⁴ ibid

¹⁵ ibid

¹⁶ Ibid, p. 134

در عین حال می بینیم که با پر رنگ شدن وجهه آموزشی در نمایشنامه های آموزشی (بخوانید پر رنگ شدن وجه آموزشی در فعالیت هنری) چنین فعالیتی مشخصاً در رویارویی با جامعه مصرفی موضع می گیرد.

نمایشنامه آموزشی نه تنها ابزاری برای امر آموزش است بلکه ابزار خودآموز نیز هست، راینر اشتاینوگ در «نمایشنامه آموزشی الگوئی برای تأثر سوسیالیست» می گوید: «در تأثر آموزشی بازیگران با متن نمایشنامه به مثابه یک آزمون تجربی رفتار می کنند تا تأملات اجتماعی خودشان را مطرح کنند، و با دست یابی به آگاهی امکان تحولات ممکن کنند.»¹⁷

در تمرین نمایشنامه آموزشی بر اساس این تعریف، باید در خودآگاه بازیگر تحولاتی روی دهد. بطور کلی یکی از تلاشهای دائمی برتولت برشت به ویژه در کاربست آنچه «فاصله گذاری» در اجرای نقش می نامد بیداری تماشاچی ست. همان گونه که می دانیم این شیوه بازی در مقابل تأثر ارسطویی واقع شده که بر اساس همذات پنداری بازیگر با نقش و سپس همذات پنداری تماشاچی با شخصیت نمایش یا داستان است. از دیدگاه برشت همذات پنداری توان تفکر انتقادی تماشاچی را مختل و یا متوقف می کند، در نتیجه ما برای مداخله در جهان واقع به انسانهایی نیازمندیم که قدرت تشخیص داشته باشند و بتواند برای درک و مداخله در جهان واقع تفکر انتقادی خود را به کار ببرند.

روانشناسی و رفتار شناسی سیاسی

ابزاری برای مبارزه طبقاتی

بطور کلی آنچه در بررسی آثار برتولت برشت بیش از همه می تواند مورد توجه هر پژوهشگر و خواننده ای باشد، چگونگی انعکاس سیر تحولی فکری او در برخورد با رویدادهای آلمان در آثارش می باشد. نمایشنامه های آموزشی و بطور کلی آثار نمایشی و به همین گونه نوشته های نظریه پردازانه برتولت برشت را می توانیم به عنوان جستجوی برشت برای شناخت نظام حاکم بورژوائی و بازنمایی آن و تأثر به عنوان مکانی برای افشای بورژوازی و جستجوی حرکت انقلابی تلقی کنیم.

سر تا سر نمایشنامه های آموزشی وضعیت هائی را مطرح می کند که از زندگی روزمره برگرفته و آمیخته به ایدئولوژیهای ارتجاعی ست و سپس در اشکال نمادینه به بازیگرانی که در عین حال مبارزان اجتماعی هستند واگذار شده تا نشان دهند که در وضعیت آزمایشگاهی چگونه باید از آن چه عادی و معمولی بنظر می رسد عبور کرده و در مبارزه

¹⁷ راینر اشتاینوگ. نمایشنامه آموزشی الگوئی برای تأثر سوسیالیست.

طبقاتی و در حرکتی انقلابی جهان واقع را متحول کنند. این آن موضوعی است که می‌توانیم [روانشناسی یا رفتارشناسی سیاسی] در آثار برتولت برشت بنامیم. چنانکه در نمایشنامه بعدی، یعنی «اهمیت موافق بودن» می‌بینیم، این سیر تحولی از دیدگاه برتولت برشت هیچگاه متوقف نمی‌شود و نباید متوقف شود، و انسانها دائماً باید جهان را متحول کنند، در بخش 11 در نمایشنامه «اهمیت موافق بودن» گروه سرایندگان می‌گویند:

«وقتی حقیقت را تکمیل کردید بشریت را دگرگون کرده اید،

این بشریت دگرگون شده را دگرگون کنید.

آن را رها کنید!»

«آن را رها کنید» به این معناست که وقتی به پیشرفتی تحقق بخشیدید متوقف نشوید، آن را برای پیشرفتهای گسترده تر رها کنید.

در نمایشنامه آموزشی «پرواز بر فراز اقیانوس» نیز با همین انقلاب پی در پی روبرو هستیم. پیروزیها با تلاش انسانها به وقوع می‌پیوندند ولی هرگز پیروزی به معنای پایان کار انسانها نیست:

«در پایان دومین هزاره دوران ما

ما پرواز کردیم

به سادگی فولادین

و آنچه را که ممکن بود نشان دادیم

بی آنکه فراموش کنیم که چه کاری هنوز ممکن خواهد بود

این گزارش برای دستیابی به چنین اهدافی عرضه می‌شود.»

پیروزی فنی ابتدا نشان می‌دهد که آنچه در تصور نمی‌گنجید عملاً تحقق یافته است ولی این پیروزی پایان کار نیست، و حتا بخودی خود کافی نیست بلکه در جایگاه نماد، مقدمه ای است برای تحقق آرزومندیهای دیگری که هنوز در رؤیاهای بشر باقی مانده... برشت به کدام آرزومندی و رؤیا فکر می‌کند؟

ناتمام.

