

אנטואן דה סנט־אקזופרי טיסת לילה | אדמת אנוש

En remerciement pour,
un grand service rendu
à la nuit de la bataille.

ספרית פועלים



אַנְטוֹאַן דֶּה סַנְט־אַקְזוֹפֶּרִי

טִיסַת לִילָה

אַדְמַת אַנוֹשׁ

תרגום מצרפתית: משה מרון

בעריכת גדעון טיקוצקי ודורית פרידמן

ספרית פועלים

Antoine de Saint-Exupéry
Vol de nuit suivi de Terre des hommes
Traduits en hébreu par Moshé Meron
et revus par Giddon Ticotsky et Dorit Friedman

תרגום הקטעים מאנגלית, שפירוטם מופיע בנספח ב' – ערן רמות.
סייעו בתרגום מונחים מתחום התעופה וליוו את המהדורה: ערן רמות, זאב רז ונחום טופז

מפות, ובהן ציון חלק מהמקומות הנזכרים בשני הספרים,
משולבות באחרית הדבר.

עיצוב העטיפה: תמיר להב-רדלמסר
הקלדה, סדר ועימוד: אילנה לאסרי

© Éditions Gallimard, Paris

© All rights of the Hebrew Translation reserved
by Sifriat Poalim – Hakibbutz Hameuchad
Publishing House Ltd.
P.O.B. 1432, Bnei-Brak
Tel: 03-5785810, Fax: 03-5785811
Printed in Israel 2012

אין להעתיק, לשכפל, לצלם, להקליט, לתרגם,
לאחסן במאגר מידע או להפיץ ספר זה
או קטעים ממנו בשום צורה ובשום אמצעי,
אלקטרוני, אופטי או מכני (לרבות צילום
והקלטה), ללא אישור בכתב מהמוציא לאור

© כל הזכויות בעברית שמורות לספרית פועלים – הקיבוץ המאוחד בע"מ

ת"ד 1432, בני ברק
טל' 03-5785810, פקס' 03-5785811
הדפסה: ראמים
תל אביב, תשע"ג, 2012

מסת"ב 978-965-02-0677-2

אתר ההוצאה: <http://www.kibutz-poalim.co.il>

תוכן

טיסת לילה (1931) 7

אדמת אנוש (1939) 77

I הקו 80

II החברים 95

III המטוס 109

IV איתני הטבע 114

V המטוס והפלנטה 125

VI נווה מדבר 137

VII במדבר 143

VIII בלב המדבר 174

IX בני האדם 217

אחרית דבר מאת גדעון טיקוצקי 265

נספחים

א דבר המתרגם על אדמת אנוש 307

ב על מבנה אדמת אנוש 309

אחרית דבר

מאת גדעון טיקוצקי

באיזה דור, באיזו תקופה הרבו להשתמש בטכניקה כדי לספק את צרכיו הנפשיים של האדם, כמו בימינו אנו? מי יכול היה לתאר לעצמו שמערכת קפיצים ומחטי פלדה ולוחות גוטאפּרֶצ'ה עלולים להשרות מצב רוח, להעציב, לשמח, להביא אפילו דמעות בעיניים? אנחנו קוראים לזה פטפון, אנחנו קוראים לזה – לשמוע מוזיקה, ושוכחים שזוהי טכניקה... והקולנוע? והרדיו? והתיאטרון החדש עם במותיו המסתובבות ועם להטי התאורה שלו? ומתי, אם לא כעת, הרבו כל כך האנשים לפתח ולעדן את מדעי הנפש? מתי ריכזה סביבה נפש האדם את עיקר ההתעניינות האנושית, החל מבית הספר ועד בית המשפט, אם לא בדור הזה, דור הטכניקה?

את הדברים הללו פרסם נתן אלתרמן בשנת 1933 בכתב העת של חבורת היוצרים המודרניסטים בארץ, טורים. אפשר לשער, שאילו היו דבריו מתגלגלים באורח פלא לידי אנטואן דה סנט־אקזופרי, שישב באותה עת בבואנוס איירס, היה הסופר־הטייס מוסיף את המטוס לרשימת פלאי הטכניקה שמרבים להשתמש בהם "כדי לספק את צרכיו הנפשיים של האדם": הנפשיים, ולא החומריים. בשני ספריו שבכרך זה, ובכלל כתיבתו, סנט־אקזופרי שר למטוס שיר הלל, אשר מתגלה למעשה כשיר הלל לאדם. "מעבר למכשיר, ומבעד לו," כתב באדמות אנוש, "אנו שבים ומוצאים את הטבע הישן, זה של הגנן, של הספן או של המשורר" (עמ' 111). המטוס, אם כן, אינו עומד בפני עצמו, אין הוא מטרה, כי אם אמצעי להבנת נפש האדם. בכך נבדל סנט־אקזופרי מן היוצרים הפוטוריסטים האיטלקים בני

זמנו, שהתפעלו מן המכונה כשהיא לעצמה. הפטישיזם שלהם הוביל עד מהרה לפשיזם, ואילו משנתו של סנט־אקזופרי טבועה בחותם ההומניזם. בזה אולי גם טמון הסבר אחד מני רבים לסוד הקסם של יצירתו, אשר מתאפיינת במין דר־קוטביות, של תיעוד טכני מפורט באשר לחוויית הטיסה לצד מחשבות פיוטיות על אודותיה ובעיקר, על אודות האדם וחיוו, המתגלים מבעד לה: הטכנולוגיה עברה אמנם שינויים מופלגים מעת שסנט־אקזופרי העלה את דבריו על הכתב, אך האדם, על מצוקותיו ועל שמחותיו, בעינו עומד.

סנט־אקזופרי נולד בשנת 1900 בעיר ליון שבצרפת למשפחת אצולה (מכאן ה"דה" בשמו) שירדה מנכסיה. כשהיה בן שתים־עשרה נהג לעקוב בעניין אחר הפעילות במנחת הקטן שהוקם זמן קצר קודם לכן בעיר אמֶּפְּרִיה, ליד אחת מן האחויות שהחזיקה משפחתו; היה זה פחות מעשור לאחר טיסת הבכורה של האחים רייט. ערב אחד הבחין אחד הטייסים בהתלהבותו של הנער, והחליט להראות לו ממעוף הציפור את האזור. כך טעם אנטואן הצעיר את טעם הטיסה לראשונה. הטייס היה לא אחר מז'ול וֶדְרִין, גיבור לאומי בצרפת שנודע בהישגי הטיס שלו, ומי שכעבור זמן קצר יהיה לטייס הראשון שהגיע לארץ הקודש.* בשנת 1921 התגייס סנט־אקזופרי לחיל האוויר הצרפתי שהוקם כתריסר שנים קודם לכן, והוצב כאיש צוות קרקע. בהמשך השיג רשיון טיס אזרחי ולבסוף הוסמך כטייס צבאי. עם שחרורו, כעבור שנתיים, בילה תקופה קצרה בסלוני הספרות ובבתי הקפה הספרותיים בפריז, שם נפגש עם מיטב היוצרים בני הזמן,

* היה זה ב־27 בדצמבר 1913. עיתון הזמן, שנדפס אז בוויילנה, מיהר לדווח על כך במדור "מכתבים מארץ ישראל": "בשבת חנוכה הגיע ליפו מביירוט המעופף הצרפתי הידוע [Vedrinel] Vidrines, שעף מפאריז לחינה [לסין] דרך כל אירופה המרכזית, הבאלקאן, סִיריה וא", מצרים והודו. קהל רב מאד של אלפי איש נאספו לראות ברדת המעופף ביפו. והיה הפעם הראשונה שאירון מבקר [בארץ־ישראל. [...] עוד לפניו רצה לבוא לא"י המעופף הצרפתי דוקורט [Daucourt], אבל על הרי התאורים נשבר האירופלאן שלו והוא הוכרח לשוב לצרפת. בוא האירון עשה רושם גדול על כל התושבים ביפו" (הזמן, יום ו' לפנות ערב, 28.12.1913, מס' 289, עמ' 2). על טיסתו של וֶדְרִין, ראו בהרחבה בספרו המרתק והמהודר של דב גביש (בהשתתפות צבי שילוני), ציפור האדם באופקנו: הטיסות הראשונות לארץ ישראל, 1913-1914, יד יצחק בן־צבי, 2003, עמ' 22-31.

צרפתים ואמריקאים, בהם אנדרה ז'יד, אנדרה מורוֹאָה, סקוט פיצ'ג'רלד, עזרא פאונד, ג'יימס ג'ויס ואחרים. הוא עצמו כבר נודע כהבטחה ספרותית, בזכות פרסום הבכורה שלו – הנובלה "הטייס" – שראתה אז אור בירחון של חברות היוצרים האמריקאים-צרפתים, אונֵיֵית הכסף (*le navire d'argent*). בשנת 1926 נפתח פרק מכריע בחייו, עם הצטרפותו לחברת התעופה שֵׁיֶסֶד יצרן המטוסים פֵיֵרֵז'ורז' לְטֵקוֹאָר ושנקראה על שמו. הייתה זו אחת מחברות התעופה הראשונות בעולם, אך השפעתה חרגה הרבה מעבר לעולם המסחר: הודות לחדשנותם הטכנולוגית ובעיקר בזכות תעוזתם החלוצית, הצליחו אנשי החברה לבסס, לראשונה בהיסטוריה, קשר אווירי סדיר בין אירופה, אפריקה ואמריקה, והעניקו תוקף ואמינות לצירוף המילים שזה מקרוב נוצר בשפות שונות – "דואר אוויר". "ערכתי את כל החישובים", כתב פֵיֵרֵז'ורז' לְטֵקוֹאָר לימים, "הם מאששים את דעתם של בעלי המקצוע: הרעיון שלנו בלתי מציאותי. לא נותר לי לעשות אלא דבר אחד ויחיד: להפוך אותו למציאות." מלאי הדלק המצומצם במטוסים בני הזמן הכתיב טווח טיסה קצר, ולכן הקימה החברה תחנות ביניים לאורך קו התעופה, שבהן תדלקו את המטוסים ותיקנו אותם בעת הצורך. כדי לגבור על הרכבות ועל האוניות, שבהן נהגו עד אז להעביר דברי דואר, נדרשו מטוסי החברה לטוס גם בלילה:

בחוגים הרשמיים חששו מפני התחום האפל הזה, כמפני יער-עד שעדיין לא התגלה. שיגור צוות, במהירות של מאתיים קילומטר לשעה, לעבר הסופות והערפלים, עם המכשולים הממשיים שהלילה טומן בחובו, היה בעיניהם הרפתקה ההולמת את התעופה הצבאית: ממריאים ממנחת בשעת לילה בהיר, מפציצים וחוזרים לאותו מנחת. ואולם שירותי התעופה האזרחית נידונים להיכשל בלילה. "זוהי, עבורנו, שאלה של חיים ומוות," השיב ריבייר, "משום שאנו מאבדים, מדי לילה, את היתרון שהשגנו במשך היום על פני מסילות הברזל והאוניות" (טיסת לילה, עמ' 43-44).

כל כמה שקשה לתפוס זאת כיום, התחרות בין כלי התחבורה הייתה, אכן, צמודה יחסית: דואר מצרפת לריו דה ז'נרו עשה שבוע ימים בדרך האוויר בממוצע, ובין אחד-עשר לשמונה-עשר ימים בממוצע בדרך הים; דואר

שנשלח מצרפת הגיע לאלג'יריה תוך עשרים וחמש שעות באונייה, ותוך חמש שעות במטוס. תקלה, תאונה או תנאי מזג אוויר קשים, וודאי ויתור על שעות הטיסה בלילה, היו באמת מנחילים תבוסה לחברת דואר האוויר בתחרות עם הרכבות ועם האוניות.

טיסת לילה מוקדש לדידיה דוֹרָא, מנהל התפעול הכריזמטי בחברת לֶטְקוֹאָר (שבהמשך נקראה אַאָרופוסטל ולימים התאחדה עם חברות תעופה צרפתיות אחרות לתאגיד אֵיר פְּרָאנס). ריבֵּיר הוא בן דמותו של דורא. "במר דידיה דורא," כתב עמנואל בן-גוריון בספרו תולדות התעופה בעולם, "נתגבשה הרוח החיה והמוסרית, אם גם מחמירה במשמעת



דידיה דורא

שתבע, שמאחורי המבצעים שהיו קשורים באותו נתיב אוויר ארוך טווח ומסוכן [...] באותם הימים היה זה קו הדואר האווירי הארוך ביותר בעולם, והוא הוארך בהדרגה דרומה, בשלבי דרך של חמש-מאות קילומטר, תחילה לאגדיר, ואחרי כן עד לדקאר שעל חוף סנגל. "דורא היה האיש ששלח את טייסיו להילחם בלילה ובסכנותיו, כשלושותם מכשור שהיום נקל לכנותו פרימיטיבי; האיש שנדרש במשך כחמש-עשרה שנה לבשר למשפחותיהם של כמאה מטייסי החברה כי בניהם, מיטב בחורי צרפת, נהרגו במאבק ההרואי הזה – מי במי האוקיינוס והים התיכון ומי באש המנוע המתלקח, מי בקור הפסגות של הרי האנדים ומי בחרב המזורים בני מדבר סהרה שנקמו במשיגי גבולם. ריביר-דורא הוא מנהל, אך למעשה מפקד, במאבק שהוא אזרחי ואף מסחרי בעיקרו אך מאחוריו עמדו, כך ברור כיום, צורכי האימפריה הצרפתית בחיזוק הקשר עם הקולוניות שלה והתחרות הבין-מעצמתית על כיבוש האוויר והתעופה. בדמות שהעניק בטיסת לילה למנהלו הקשוח-אך-האנושי בלבטי מצפונו, מזג סנט-אקזופרי תווים מארכיטיפ ה"על-אדם" ("האדם העליון") של ניטשה, שנים לפני שהנאצים עיוותוהו לצורכיהם: הרצון לעוצמה, המתגלם כאן בכיבוש התעופה, יוצר מוסר חדש, של עליונות החובה. מוסר זה עומד איתן, כאי בורם הניהיליזם המאיים להטביע את החברה המערבית.

האדם היה, לדידו [של ריבייר], שעווה זכה שיש ללוש אותה. יש להקנות נשמה לחומר הזה, ליצור עבורו כוח רצון. לא היה בכונתו לשעבר אותם לקשיחות הזאת, רק לחלצם מתוך עצמם. בהטילו עונש על כל איחור, הוא ביצע פעולה לא צודקת, אבל מתח כך, בכל תחנת ביניים, את כוח הרצון להמריא. הוא יצר את הרצון הזה.

[...] "הגברים האלה מאושרים כי הם אוהבים את מה שהם עושים, והם אוהבים זאת משום שאני קשוח." הוא גרם אולי לסבל, אבל גם סיפק לאנשיו שמחות גדולות. "צריך לדחוף אותם," כך סבר, "לחיים עזים, שמכאובים ושמחות כרוכים בהם, אבל רק הם לבדם נחשבים" (עמ' 21, ההדגשות נוספו).

גיבורו של טיסת לילה הוא לכאורה פביאן, הטייס שנתפס בפחדו, ננזף על כך ולכן לא יוכל לשוב על עקבותיו, גם כשיביין כי הוא טס אל מותו. כך – בקריאת הרומן כמין טרגדיה יונית, שבה הגיבור יודע בידיעה גמורה שהוא כורה לעצמו את קברו ואף על פי כן אין הוא מסוגל להימנע מכך, או בקריאת הרומן כמין פסיון נוצרי, שבו הגיבור התמים מקריב את עצמו בהכרה מלאה, בשם ערך נעלה. אך דומה שדווקא ריבייר הוא הגיבור האמתי של טיסת לילה: לא הקורבן, אלא מי ששלח את הקורבן אל מותו ויאלץ, ואף יוכל, לעמוד מאחורי החלטתו, גם בדיעבד. גישתו של ריבייר, ובהכרח גם של המחבר, היא שאפשר וראוי להקריב את חיי האדם האחד, לצורך השמירה על ערך שמעניק משמעות לחיי האדם בכלל; ובניסוח שלמראית עין הוא מעגלי, אך רק למראית עין, מדובר בהעדפת האדם על פני היחיד, כלומר בהעדפת הערך על פני אחת מהתגלמותיו. תפיסה זו, שאף אותה אפשר לסלף ולהציג כפשיסטית כביכול, ביקשה למעשה לשוב אל ההומניזם בטהרתו, לפני שחסידי האינדיבידואליזם גייסוהו לצורכיהם, ובכך פוררו אותו. סנט־אקזופרי ניסח תפיסה זו בבהירות בכתובתו בימי מלחמת העולם השנייה, כאשר ההקרבה שָׁבָה והייתה לצורך מוחשי, לאומי וצבאי. לקראת סיום ספרו טייס קרב (1942), כתב:

הידרדרנו, בהיעדר שיטה יעילה, מן האנושיות – שנסמכה על האדם – לעבר קן הנמלים הזה, הנסמך על סך היחידים. [...] האדם בן התרבות שלי אינו מוגדר באמצעות האנשים.

האנשים הם המוגדרים כאמצעותו. יש בו, כבכל ברייה, משהו שאינו מתבאר מן החומרים המרכיבים אותו. קתדרלה היא דבר שונה בתכלית מסך אבניה. היא הנדסה וארכיטקטורה. לא האבנים הן המגדירות אותה, היא המאצילה על האבנים את משמעותה שלה. אבנים אלה הופכות נעלות מעצם היותן אבנים בקתדרלה. האבנים השונות ביותר משרתות את אחדותה. הקתדרלה קולטת אל תוך המזמור שלה אף את מפלצות האבן המעוותות ביותר. אבל אט-אט שכחתי את האמת שלי. האמנתי שהאדם מסכם את בני האדם כשם שהאבן מסכמת את האבנים. בלבלתי בין הקתדרלה לבין סך האבנים ומעט-מעט נגווה המורשת. יש להשיב את האדם על כנו. הוא תמצית התרבות שלי. הוא המפתח לקהילה שלי. הוא גרעין הניצחון שלי. [...] אלחם למען עליונות האדם על היחיד – ולמען עליונות הכללי על הפרטי (טייס קרב, עמ' 148, 156, 160).

טיסת לילה ראה אור בשנת 1931 והתבלט בנוף הספרות הצרפתית בת הזמן. זו כבר שבעה הן מן היצירות מלאות הפאתוס וההרואיות מתקופת מלחמת צרפת-פרוסיה (1870-1871) והן משפע היצירות הפציפיסטיות של תקופת מלחמת העולם הראשונה, שיצאו כנגדן. בתקופה שבה נזרעו כבר זרעי האינדיבידואליזם של הזרם האקזיסטנציאליסטי, הצית סנט-אקזופרי בטיסת לילה את דמיון קוראיו עם הרואיות מסוג חדש – אזרחית ולא צבאית – ועם גיבורים המקדשים מטרה נעלה במחיר אושרם האישי ואף במחיר חייהם. אנדרה ז'יד כתב בהקדמתו לספר זה: "אני אסיר תודה לסנט-אקזופרי על שהבהיר לי אותה אמת פרדוקסלית, שלה ערך פסיכולוגי רב: שאושרו של אדם אינו מצוי בחירותו, אלא בקבלו על עצמו חובה." ובימונו האישי הוסיף במרס 1931, לאחר שהזכיר את "טוניו" (אחד מכינויו של אנטואן): "מה שחסר ביותר בספרות שלנו, זו של היום, הוא ההרואיזם." מדברים אלה עשויה להשתמע כמיהה לסדר, למקור סמכות ולערכים מוחלטים, בתקופה של שינוי ערכים ושל בלבול רוחני.

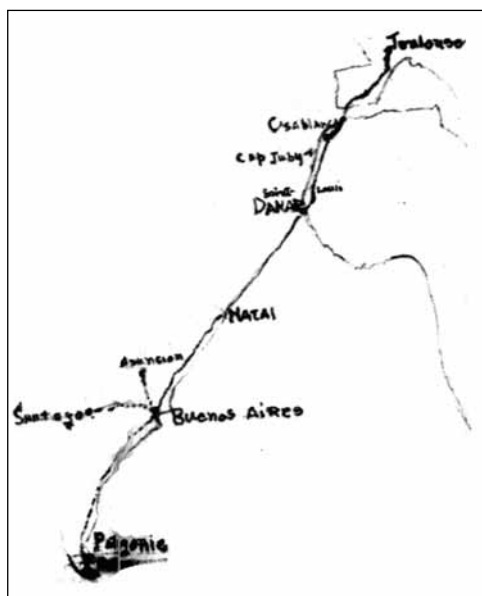
ואמנם בכתביהו ניסח סנט-אקזופרי תשובות לשאלות בווערות, בעקיפין – בפרוזה הבדייונית שלו (רומן ביכוריו דזאר דרומי שראה אור בשנת 1929, טיסת לילה, הנסיך הקטן שהתפרסם לראשונה בשנת 1943 והרומן בכתובים מצודה), ובמישרין – בפרוזה התיעודית שלו: אדמת אנוש (1939),

טייס קרב (1942), מכתב לבן ערובה (1943) וכן במאמריו הפובליציסטיים. כסופר, היה בו מן הרומנטיקן, אך כמורה דרך, כמורליסט, היה מפוכח וריאליסט. כזה ודאי היה גם כאיש מקצוע. אחרי שהחל את דרכו בחברת לְטְקוֹאָר כטייס מן המניין, מונה למנהל תחנת הביניים של קו הדואר בכף־ז'ופי (אז) – בשטח החסות הספרדי בסהרה המערבית, כיום בגבולה הדרום־מערבי של מרוקו) וחי שם בכדירות מזהרת במשך כשנה וחצי. בשנת 1929 הכין סנט־אקזופרי את התשתית לקווי דואר האוויר בדרום אמריקה: ימים ארוכים סייר במטוס "לְטָה" (קיצור השם "לְטְקוֹאר") 26 בשמי דרום היבשת, מעל פטגוניה וארץ האש, עד שאיתר מקומות מתאימים למנחתים לאורך נתיב הטיסה המיטבי שהתווה – מבואנוס איירס, עבור בכַּאֶה בלַנְקָה, בטַרְלִי, בקומודורו ריב־דֶבִּיה, דרך סן חוליאן, וכלה בפּוּנְטָה אַרְנֶס, אחת משתי הערים הדרומיות ביותר בעולם. סנט־אקזופרי מונה אז למנהל התפעול בחברת הבת של לְטְקוֹאָר־אַאָרופּוֹסְטֵל בדרום אמריקה, וחלש על רשת נתיבי אוויר בת אלפי קילומטר, על עשרות טייסים ועל מאות אלפי פריטי דואר שהוטסו בתוך היבשת וממנה לאירופה.

כרך זה מחזיק אפוא בשני קצוות, הן גיאוגרפיים והן ז'אנריים: טיסת לילה הבדיוני, שעלילתו מתרחשת בדרום אמריקה, ואדמת אנוש התיעודי, המתפרש על פני שלוש יבשות, הם ביטויים שונים להגותו של סנט־אקזופרי, כאותה יצירה מוזיקלית המבוצעת בשני סולמות שונים ובווריאציות. ועם זאת, שמונה השנים המפרידות בין מועדי פרסומם (1931–1939) נתנו בספרים את אותותיהן והן מבדילות ביניהם: טיסת לילה נטוע באקלים האופטימי של שנות העשרים, מלא האמונה בכוחה של הקדמה הטכנולוגית, אקלים הרחוק דיו ממוראות מלחמת העולם הראשונה ושבקו האופק שלו לא נצפית כלל מלחמה עולמית; ואילו על אדמת אנוש מעיב צלה של מלחמת האזרחים בספרד, שהייתה ההתנגשות המובהקת הראשונה בין המשטרים הפשיסטיים לבין האומות הדמוקרטיות ובכך בישרה את מלחמת העולם השנייה. בספר זה כבר נשמעת בבירור ביקורת חריפה על הנאציזם: "אפשר לחלץ מקברם את אלילי העץ, ולהקים לתחייה את המיתוסים הישנים שבקושי מוכיחים עצמם, אפשר להחיות מיסטיקות של פן־גרמניות או של אימפריה רומית. אפשר לשכר את הגרמנים בשיכרון היותם גרמנים ובני עמו של בטהובן. אפשר לבסמם עד אחרון הסוורים. זה בלי ספק קל יותר מלחלץ מתוך

סוור איזה בטהובן. אך אלילים שכאלה הנם אלילים טורפים" (עמ' 257).
האם ההתפתחויות ההיסטוריות הן שהובילו את סנט-אקזופרי להחליף את הבדיון שבטיסת לילה בתיעוד הריאליסטי שבאדמת אנוש, את חשכת הלילה הענוג, הרומנטי, של טיסת לילה באור העז של צהרי הסהרה באדמת אנוש?

בין כך ובין כך, שני הספרים מוארים באורו של כוכב שנגזו זה מכבר, כוכב הקולוניאליזם הצרפתי – לפני שנעכר בדמם של בני המושבות המתקוממים, לפני שהושחר בידי התיאורטיקנים הפוסט-קולוניאליסטים – כי אם בשעה שהיה מושג נרדף להפצת הנאורות והקדמה בעולם. טייסי הדואר של חברת לְטְקוֹאֶר־אָרופּוֹסְטֵל היו מגלי העולם של זמננו, אלה שתרמו תרומה מכרעת לתקשורת בין מקומות מרוחקים ואלה שהתוו את נתיבי הטיס הבינ־יבשתיים שעד היום משמשים בתעופה האזרחית. במשיכת קולמוס קלה שרטט דידייה דוֹרָא את נתיבי הטיסה מאירופה, דרך צפון אפריקה, אל דרום אמריקה (ראו בעמוד זה); במפה אחרת



מפת קווי התעופה ששרטט דידייה דוֹרָא
(סוף שנות העשרים)

מהתקופה ההיא, מרחב צפון הסהרה אורגן לפי שמות הטייסיים בקו (עמ' 274). אף בכך נעוץ הברל בין שני הספרים: טיסת לילה התפרסם בעיצומו של המאבק, בשטח וברעת הקהל הצרפתית, לכיסוס קווי דואר האוויר; אדמת אנוש, לעומת זאת, ראה אור לאחר שמאבק זה כבר הוכתר בהצלחה רבתי. בשנת הופעתו של אדמת אנוש ראו אור ספרו של ז'ן-ז'רר פֶּלְרִי, הקו של מְרָמוז, גְיוֹמָה וסנט־אקזופרי ושל עמיתיהם לאפופיאה, אשר הליל את גבורתם של טייסיי הקו, וכן ספר העלילונים (קומיקס) לבני הנוער, חייו ההרואיים של ז'ן מְרָמוז (כשנתיים קודם לכן הונפק בול דואר צרפתי לזכר מרמוז, שהפך לגיבור לאומי גם בארגנטינה, בזכות הטסת הטיסה המסחרית הטרנס־אטלנטית הראשונה מפריז לכואנוס איירס בינואר 1933. הוא נהרג בשנת 1936, במהלך אחת מטיסותיו).

שני הספרים בכרך זה שואבים מן המסורת הצרפתית העשירה של האקזוטיזם, שפרחה במאה התשע־עשרה, עם הכיבושים הקולוניאליים ועם עליית הזרם הרומנטי באמנות. לענייננו חשובים שלושה ממאפייניה הבולטים של מסורת זו: היותה ספרות "בתנועה", העובדה שזו הייתה מסורת גברית בעיקרה, ונטייתה לעירוב ז'אנרים, הן בתוך הספרות והן של הספרות עם דיסציפלינות אחרות, ובראשן האתנוגרפיה. על רקע זה, נקל להסביר את מבנהו המיוחד של אדמת אנוש. אין זה רומן במובן המקובל, על אף שזכה בפרס האקדמיה הצרפתית לרומן עם הופעתו: קטעים נרחבים בספר הם עיבוד לכתבות ולסיפורי מסע שסנט־אקזופרי פרסם בעיתונות הצרפתית בשנות השלושים. כך, הרשמים ממלחמת האזרחים בספרד מבוססים על דיווחי עיתונות שהסופר־הטייס שלח מספרד המדממת (כאמור בהערה בעמ' 218, סנט־אקזופרי ביקר בספרד פעמיים בשליחות עיתונים צרפתיים מובילים – ביוני 1936, כברצלונה ובחזית לְרִיד'ה, וכעבור כשנה, במדריד ובחזית קְרֶבֶנְחָל); הסיפור על הילד־מוצרט שדינו נחרץ (עמ' 262–263), מקורו בביקורו של הסופר בכרית המועצות באפריל־מאי 1935 מטעם עיתון אחר, ועוד. בעורכו את רשימות העיתונות לספר, שב סנט־אקזופרי וליטשן, במקרים רבים אף הרחיבן, והשכיל לטוות אותן למקשה אחת. רוח הומניסטית גדולה מאחדת ממילא את כל הסיפורים, מספרד, מן הסהרה או מדרום אמריקה, ומקשרת בין המקומות המרוחקים ובין האנשים השונים בזכות אנושיותה המלהיבה; אך מעבר לכך ניתן להבחין במבנה המושכל של הספר, שניכר בהתפתחותו הלינארית – החל

מסיפור החניכה לטִיס, עבור במקומות שאליהם הזדמן המספר הודות למקצועו כטייס, דרך המדבר והחיפוש הנואש אחר אנשים, וכלה בפרק "בני האדם". ברובד מעט יותר סמוי, אפשר להבחין שהספר נבנה בעזרת הדהודים והקבלות, בעיקר בין פתיחתו לבין סיומו: כך, למשל, הביורוקרט הוותיק שנלווה אל סנט-אקזופרי בהסעה אל טיסת הבכורה, אותו בורגני זעיר מטולוז, שבחר בחיים קרתניים במקום להעיר בקרבו את "המוזיקאי הרדום, או את המשורר, או את האסטרונום שאולי שָׁכַן בך קודם" (עמ' 87, כלומר בעמודיו הראשונים של הספר), נזכר שוב בחתימתו (261). קודם לכן מצטייר הביורוקרט הוותיק בתמונת תשליל, בדמות סמל ר', מנהל החשבונות הספרדי שבחר לפנות עורף לקיומו הנוח ולהגשים עצמו בשליחות ערכית וזרה כל כך לחייו הקודמים (עמ' 249-250). ודוגמה נוספת: סיפור הישרדותו הפלאית של גִּוֹמָה בהרי האנדים הקפואים, המובא בפרק השני, עומד כנגד סיפור היחלצותם של סנט-אקזופרי והמכונאי אַנְדֵרָה פֶּרְבוּ ממדבר סהרה, המופיע בפרק השני מסוף הרומן.

נחיתת האונס של השניים בסהרה התרחשה בשעה שניסו לשבור את שיא העולם בטיסה מפרז'ו לסייגון, בשלהי שנת 1935. ממשלת צרפת הבטיחה אז פרס של מאה וחמישים אלף פרנק למי שישבור שיא זה, שעמד על שמונים ושבע שעות, עד סוף השנה האזרחית ההיא, וסנט-אקזופרי נענה לאתגר. הוא צירף אליו את חברו פרבו, ויחדיו יצאו השניים לדרך, בבוקר יום ראשון, ה-29 בדצמבר, במטוסו הפרטי של סנט-אקזופרי, שנקנה ברווחי טיסת לילה (בשנת 1933 הפך הספר לסרט הוליוודי ששמו *Night Flight*, בהשתתפות קלארק גייבל). בשעה שתיים ארבעים וחמש לפנות בוקר ה-30 בדצמבר, בעוד הטייס והמכונאי תרים אחר אורותיה של קהיר, התרסק מטוסם בלב מדבר לוב, כמאתיים קילומטר מערבית לקהיר, עקב טעות חמורה בניווט. השניים תעו במדבר וצעדו כמאתיים קילומטר במשך שלושה ימים, בלי מים או מזון, עד שניצלו בדרך נס בידי בדואים, ביום שלישי, האחד בינואר 1936, בשש בערב. אלה הביאו את השניים אל מנהלה השווייצרי של חברת המלח והסודה המצרית, אמיל רַאקוּ, שגר באזור. ראקו אסף במכוניתו את תועי המדבר והביאם לקהיר.

ניתן לשער שהימים הללו במדבר, שבחלקם הָזָה מחמת הצמא והרעב, העלו בדמיונו הקודח של סנט-אקזופרי את דמות הנסיך הקטן, שעליה כתב כשבע שנים אחר כך, ושהצלחתה האפילה על שאר יצירותיו. והנה,

מקוראי אדמת אנוש בצרפתית נמנע סיומה מרטיט הלב של ההרפתקה במדבר, אשר מופיע בתרגום הספר באנגלית:

התעוררתי בין סדינים לבנים. מבעד לוילונות הציצו קרני השמש, שחדלה להיות אויבת. מרחתי חמאה ודבש על פרוסת לחם. הייכתי. חוויתי מחדש את טעם ילדותי על כל פלאיה. ושוב קראתי את המברק שהגיע מהיקרים לי מכול בעולם, ובו שלוש מילים שצמררונני:
 "כל כך מאושרים!" (עמ' 216).

מסתבר שקטע זה חתם את סדרת הרשימות שבהן סיפר סנט-אקזופרי לקוראי היומון הפריזאי הנפוץ 'L'Intransigeant', "הבלתי מתפשר" על מסעו המופלא, זמן קצר לאחר שניצל, אך בעברו רשימות אלה לאדמת אנוש ביכר להשמיט סיום זה. הספר ראה אור בצרפתית במרס 1939, וסנט-אקזופרי, שניחם על שהשמיט קטעים מסוימים מן המקור, ובהם גם טקסט זה, שמח על ההזדמנות לשלבם בתרגום לאנגלית שהתקינו ירידו לראיס גלנטיה, ושפורסם כשלושה חודשים אחר כך. קטעים אחרים הוסיף סנט-אקזופרי בעצת גלנטיה, לשם התאמת הספר לקהל הקוראים האמריקאי. לעתים מדובר בטקסטים קצרים, שאורכם כאורך חתימתו של סיפור נחיתת האונס בסהרה, אולם בשני מקרים מדובר בפרקים שלמים – על מאבקו של הטייס באיתני הטבע (עמ' 114–124) ועל חוויותיו של הסופר-הטייס ממלחמת האזרחים בספרד (עמ' 220–249). נראה שהראשון נכתב במיוחד למהדורה האנגלית, ואילו השני הינו עיבוד של רשימות עיתונות. אלא שבכך אין מתמצים ההבדלים בין הנוסח הצרפתי לבין הנוסח האנגלי: כדי לקרב את הספר הצרפתי, ההגותי מטבעו, אל קוראיו בארצות הברית, נבחר לו שם "קונקרטי" יותר (*Wind, Sand and Stars*), והושמטו קטעים מסוימים מן המקור, שנתפסו כמופשטים מדי, דוגמת עמוד הפתיחה, שהוא בבחינת מוטו לספר כולו (עמ' 79).

בחרנו להעמיד מהדורה שיש בה סינתזה של המקור הצרפתי, הקאנוני, עם התוספות העשירות שבתרגום לאנגלית. כאן ניצבה בפנינו דילמה: חלק הארי של תוספות אלה, שני הפרקים, הגיעו לירדנו גם בצרפתית, הודות לכינוס כתיבתו הפובליציסטית של סנט-אקזופרי בספר טעם לחיים (עמ' 1956). אלא שניכרים הבדלים בין נוסח העיתון (הוא נוסח

טעם לזיים) לבין נוסח התרגום לאנגלית, ואלה מקורם בהכרח בשינויים שהכניס הסופר ברשימותיו, כשהכשירן לדפוס בארצות הברית. כנוסח-אב בחרנו אפוא בגרסה האנגלית של תוספות אלה, כשלנגד עינינו כל העת גרסתן המוקדמת, הצרפתית, שלא אחת הבהירה סתומות ופיזורה ערפלי דר-משמעות. בנספח ב' ניתנה רשימה של הקטעים שתורגמו כאן מאנגלית ושאינם מופיעים במקור הצרפתי, וכן פורטו עוד הברלים בין הנוסחים. אדמת אנוש תורגם לעברית לראשונה בידי חיים גליקשטיין, מתרגם פורה ששימש מזכיר מערכת דבר. הספר הופיע בספרית פועלים בשנת 1950, בשם ארצו של אדם. גליקשטיין תרגם מן האנגלית, דבר שהיה נהוג לפי נורמות התרגום של זמנו, "אגב קיצור כמה פרקים", כמצוין בעמוד האחרון של הכרך הוא (תרגומו נחתם בסיפור נחיתת האונס בסהרה), ואף בחירה זו לא הייתה חריגה בשעתה. כעבור כיוכל שנים תרגם את הספר משה מרון, והפעם מן המקור הצרפתי, כמובן. הספר ראה אור בספרית פועלים בשנת 1998 בעריכת דורית פרידמן, בשם אדמת אנוש. הנוסח הוא תוקן כאן במקומות אחדים ולא אחת נערך קלות כדי לקלוט את התוספות מן הגרסה האנגלית, בתרגום הטייס ערן רמות. תודתנו לו ולטייס זאב רז, שהפנה את תשומת לבנו לראשונה להברלים שבין הספר בצרפתית לבין תרגומו לאנגלית.

בעידוד ערן רמות הוחלף תרגומו של מנשה לויין לטיסת לילה, בתרגום חדש, אף הוא מאת משה מרון. לויין פרסם את תרגומו בשנת 1946, כשנתיים אחרי היעלמותו של סנט-אקזופרי, בספרון בסדרת "דורון" של ספרית פועלים. היה זה, למעשה, הספר הראשון פרי עטו של סנט-אקזופרי שתורגם לעברית. תרגומו של לויין, איש חבורת "יחדיו" וסופר מוכשר וייחודי, מצטיין בשפתו הפיוטית והעשירה, אך מונחיו הטכניים מיושנים כיום למדי, מטבע הדברים. התרגום הוא שב ונדפס במהדורות רבות, בין השאר בספרית "תרמיל" של משרד הביטחון, בעריכת ישראל הר (שהכניס שינויים מסוימים בנוסח) וכן בסדרת "דורון – עפר איילים" בספרית פועלים שנוסדה לזכר הטייס עפר איילי מקיבוץ יפעת, חלל מלחמת יום הכיפורים. את הספר ערך אז המשורר נתן יונתן מקיבוץ שריד השכן, אשר שָׁכַל באותה מלחמה את בנו ליאור. ביום השנה החמישי למות בנו, ערב יום הכיפורים תשל"ח, פרסם יונתן במוסף הספרות של ידיעות אחרונות את השיר הבא:

עד כאן

לליאור

טיסת לילה של אגזיפרי, ספרו האחרון
 נסגר בדף העשרים ואחד לחייו;
 השארתי לך סימן שהגעתי עד כאן:
 "רק גל מוזיקלי מקשר את פביאן
 עם העולם. שום גניחה. שום צעקה
 אף הצליל הנדב ביותר שהפיק אי-פעם היאוש"
 באמת שלא היה לי פנאי לאהבה. אתה זוכר
 שאת השנים האחרונות עשיתי באבק
 ובין האבנים הייתי פוגש לפעמים
 פרח בר ונוגע בו כמו שנוגעים
 בילדה ישנה בין אור וצל
 אלוהים יודע כמה רציתי
 כמה הייתי רוצה.

ליאור יונתן בן העשרים ואחת כפביאן ההולך אל מותו, ברגע האחרון
 שדבר-מה עוד מקשרו אל העולם: "ריבייר סבור שתחנת אלוט עדיין
 מקשיבה לו. רק גל מוזיקלי, מודולציה מינורית בלבד, עדיין מקשר את
 פביאן עם העולם. אף לא יבבה, אף לא זעקה. רק הצליל הטהור ביותר
 שהוליד אי-פעם הייאוש", כך תרגם זאת כעת משה מרון (עמ' 64). האב
 משוחח אפוא עם בנו באמצעות דמותו של ריבייר, הפונה אל טייסו המת,
 פביאן. עותק הספר טיסת לילה עובר מן הבן (זהו "ספרו האחרון") אל האב,
 וממנו בחזרה לבנו ("השארתי לך סימן שהגעתי עד כאן").

המשך השיר רומז אולי למפגשו של הנסיך הקטן עם הפרח בלב המדבר
 ("ובין האבנים הייתי פוגש לפעמים / פרח בר"), ומאמץ מבע נוסף מתוך
 טיסת לילה: השורה "באמת שלא היה לי פנאי לאהבה" מהדהדת את
 שיחתו של ריבייר עם מנהל העבודה הוותיק לרו:

"הרבה עסקי-אהבים היו לך, לרו, בחיידך?"
 "אהבים, הו, יודע אתה אדוני המנהל..."
 "כמוך כמוני, לא היה לך מעולם פנאי."
 "לא ביותר."

השיר הולך ומתכנס (הדבר ניכר באורך שורותיו) עד למעבר שחל בסופו, מן המשאלה שעוד עשויה להתגשם ("אֱלוֹהִים יוֹדַע כִּמָּה רָצִיתִי"), אל הידיעה המכאיבה, שמשאלה זו לא תתגשם עוד לעולם: "כִּמָּה הֵייתִי רוֹצֶה".



כִּי עָלָה מָוֶת בְּחַלּוֹנֵינוּ
(ירמיהו ט 20)

טיסת לילה, ובייחוד אדמת אנוש, אפופים מוות. בטיסת לילה, מותם-היעלמותם של פביאן ושל איש הצוות שעמו הם אשר ממקדים אליהם, כשדות מגנטיים, את העלילה, ואילו אדמת אנוש הוא מעין חדר-מראות-עקומות, שהמוות משתבר בהן שוב ושוב: לעתים זהו מוות בעל משמעות, הרמוני, של עתות שלום, כבאפיזודה שבה מתואר מות הגנן ש"הניח אחריו פלנטה נטושה" (עמ' 108); לעתים זהו מוות שאין עמו כליה, כי אם בשורה של המשכיות הדורות, כבאפיזודה המתארת את מות אמם של שלושת האיכרים ("כואב, אך פשוט כל כך, חזיון השושלת הזו הנוטשת אחת-אחת, בדרכה, את גופתיה היפות עטורות השיבה, וצועדת לקראת איזו אמת מבעד לגלגוליה. [...] פעמון האבל של הכפר הקטן נדמה בעיני טעון, לא בייאוש, כי אם בשמחה מאופקת וענוגה" – עמ' 259). אך ככל שהספר מתקרב אל סופו, אל הרשמים ממלחמת האזרחים בספרד, רווחים בו ייצוגים של מוות סתמי, מוות חסר פנים, ששיאם אולי במחזה הגרוטסקי של החתן והכלה, שהיו לקורבנותיה של "אש ידידותית" במדריד (אם כי התרחשות זו מעוררת אצל המספר הרהורים על אהבתם של השניים, שלא הייתה תלויה בגופם, בבשר, אלא בדבר-מה נעלה ומופשט הרבה יותר). ואולי שיאו של המוות חסר הפנים דווקא בתמונה הנוראה של גופות הקומוניסטים, או האנרכיסטים, או הפשיסטים, שהוצתו בסיד או בנפט בשדות השפכים, כמין הגשמה (אחת מני רבות, לדאבון הלב), לנבואת הזעם של ירמיהו, "וּנְפֹלָה נְבִלַת הָאָדָם כְּדָמֶן עַל פְּנֵי הַשָּׂדֶה וּכְעֵמִיר מֵאֲחֵרֵי הַקֶּצֶר וְאִין מֵאֶסֶף" (ט 21). בכתיבתו של סנט-אקזופרי חל אפוא מעבר, במהלך העשור שחלף מזמן פרסום טיסת לילה עד להופעת

אדמת אנוש, מתפיסה הרמונית ורומנטית ביסודה של המוות, אל ייצוגו המקוטע, הסתמי, או למצער – חסר הפשר. ההיסטוריה פרצה אל הספרות, הנובלה התחלפה ברשימות פובליציסטיות, והמוות האינדיבידואלי, שהוצג (מבחינת המשמעות שהוא נושא) באור אופטימי, הפך למוות המוני, פסימי, שפניו האינדיבידואליות של האדם נמחקות בו.

בשני הספרים שָׁבָה ועולה השאלה, האם ראוי להקריב חיים של אדם יחיד, ואם כן, באילו נסיבות. טיסת לילה נסוב כולו סביב סוגיה זו, ובנוסף היא עולה בשיחתו של ריבייר עם מהנדס אחד על המחיר בחיי אדם שגבתה הקמת גשר (עמ' 55); באדמת אנוש היא מופיעה בין השאר במשל הכורה הלכוד, שלשם הצלתו עשויים עשרה כורים לשלם בחייהם (עמ' 231–232).^{*} דילמה זו רווחה בספרות האירופית של המאה התשע-עשרה וזכתה לייצוג ממצה בהחטא ועונשו לדוסטויבסקי, ובמשל המנדרין הסיני באבא גוריו לבלזק: רֶסְטִינְיָאק, הסטודנט למשפטים, שואל את חברו הסטודנט לרפואה פִּיאַנְשׁוֹן, האם היה מסכים להרוג בכוח רצונו בלבד מנדרין זקן בסין, שמעולם לא הכירו, לו ניתן לו להתעשר כך. (עבור רסטיניאק אין זו שיחה בעלמא: ידידו וטרן הציע לו לחזור אחר ויקטורין ולגרום למות אחיה, העתיד לקבל לידי את הון המשפחה, כדי לרשתו).^{**} אולם מה שהיה בגדר תרגיל מחשבת-פילוסופי במאה התשע-עשרה, חרג במאה העשרים מגבולות האתיקה והדת והיה לדילמה חברתית קונקרטי, בייחוד עם עליית הפשיזם, כפי שניכר לקראת סיום אדמת אנוש, מרשמי של סנט-אקזופרי ממלחמת האזרחים בספרד. בכתיבתו המאוחרת,

* השוו לנאמר בסיום טייס קרב: "התרבות שלי, יורשת האל, עשתה כל איש אחראי כלפי כל בני האדם, ואת כל בני האדם אחראים כלפי כל אחד ואחד. היחיד חייב להקריב עצמו להצלת הכלל, אך כלל לא מדובר כאן באריתמטיקה מטופשת. מדובר בכבוד האדם דרך היחיד. למעשה, גדולתה של התרבות שלי היא בכך שמאה כורים חייבים לסכן את חייהם כדי להציל כורה יחיד שנקבר. הם מצילים את האדם" (טייס קרב, עמ' 152; וראו שם בעמ' 159).

** רֶסְטִינְיָאק מזכיר את כתבי ז'אן-ז'אק רוסו כמקור המשל, בעוד מקורו בחיבורו של היוצר והמדנאי הצרפתי פרנסוא־רֶנֶה דֶה שְׁטוּבְרִיאֵן הגניוס של הנצרות (*Génie du christianisme*), שנרפס לראשונה בשנת 1802. מאז, השתרש בצרפתית הביטוי "להרוג את המנדרין" (*tuer le mandarin*) ככוונה לפגוע באדם שאין מכירים כדי להפיק מכך תועלת, ללא חשש מעונש.

במלחמת העולם השנייה, עלתה שאלת הקרבת חייו של היחיד שלב נוסף, כשהיא הפכה עבורו דילמה אישית, מוחשית:

אנחנו עומדים בשלהי מאי 1940, בנסיגה מלאה, באסון גמור. צוותי האוויר מוקרבים כמו כוסות מים המושלכות על דלקת יער. כיצד שוקלים את הסיכון כשהכול מסביב מתמוטט? חמישים צוותי סיור אווירי נותרו עדיין לכל צרפת. חמישים צוותים של שלושה אנשים כל אחד, עשרים ושלושה מהם אצלנו, בטיסת 2/33. תוך שלושה שבועות איבדנו שבעה עשר צוותים מתוך אותם עשרים ושלושה. התמוססנו כמו דונג. אמרתי אתמול ללוטננט ג'ואל:

"נראה אחרי המלחמה."

ולוטננט ג'ואל השיב לי:

"קפטן, אתה לא מתיימר באמת ובתמים להישאר בחיים אחרי

המלחמה!"

ג'ואל לא התלוצץ. אנחנו יודעים היטב שאי אפשר שלא להשליכנו אל המוקד, גם אם זו מחווה חסרת תועלת. אנחנו חמישים, לכל צרפת. האסטרטגיה של צבא צרפת מונחת כולה על כתפינו! ישנו יער עצום העולה בלהבות, וכוסות מים אחדות שניתן להקריבן כדי לכבותו: הן תוקרבנה אפוא.

[...] בסוף הזה של המלחמה רושם אחד גובר על כל השאר. זה

של האבסורד. הכול נסדק סביבנו. הכול קורס. זה כל כך מוחלט, עד שהמוות עצמו נראה אבסורדי. הוא נעדר רצינות, המוות, בבלגן הזה... (טייס קרב, עמ' 16-17).

סנט־אקזופרי הוא, אם כן, מאותם יוצרים שהספרות כתבה את חייהם. לא בכדי התפעל מסמל ר', שהיה נכון ללכת אל מותו במשימת הקרבה במהלך מלחמת האזרחים בספרד: כמוהו הלך גם הוא, בעיניים פקוחות, למשימות חסרות תוחלת בשירות בעלות הברית, כעבור שנים אחדות, במלחמת העולם השנייה; אך בשונה מגיבורו סמל ר', משימתו־שלו לא בוטלה ברגע האחרון. ב־31 ביולי 1944 נעלם סנט־אקזופרי עם מטוסו מעל אזור מרסיי, באחת ממשימות הסיור שלו, כשם שפביאן ואיש צוותו נעלמו, כשם שהנסיך הקטן נעלם.

דליה רביקוביץ חתמה את שירה "לזכרו של אנטואן דה סנט־אקזופרי"
בשאלה מה היה קורה אילו הסופר־הטייס ניצל "בפּעֵם הַהַיָּא", ותשובתה:

הוא הָיָה אֶתְנוּ
גִּרְגֵר זֹרֵחַ,
שׁוֹשֵׁן כְּרוֹחַ,
צוֹחֵק בְּעֵנָיִם.

כיצד היה מסוגל לחיות בעולם שהפנים את רשעותו של מנגנון השמדה המונית, מתועשת ומתוכננת? בעולם שבו המטוס, בבת עינו, היה תדיר לכלי משחית, והטיל שתי פצצות אטום על מטרופולינים? סנט־אקזופרי, שבחן את משמעותו של המוות בניסיון לזקק את משמעות החיים, היה נאלץ בהכרח לסגל את משנתו ההומניסטית לעידן החדש ולהתייחס לשאלת הרוע. חנה ארנדט כתבה בשנת 1945: "הבעיה של הרוע תהיה השאלה היסודית של החיים האינטלקטואליים באירופה אחרי המלחמה – כפי שהמוות היה לבעיה היסודית אחרי מלחמת העולם הראשונה".



This world was never meant
for one as beautiful as you
(Don McLean, "Vincent")

היופי, טען בודלר ברשימתו "על ההרואיזם בחיים המודרניים", קשור קשר הדוק אל מושג ההרואיות. העבר מצטייר בעינינו כִּיפָּה, ולכן הוא נתפס כהרואי. אך גם לחיים המודרניים, המשיך וכתב, כמו לכל תקופה, יופי משלהם, ולפיכך גם הרואיות משלהם, גם אם קשה להבחין בכך בהווה. למקרא שורות אלה עולים מאליהם דבריה של דליה רביקוביץ על סנט־אקזופרי, באחת מרשימותיה בעיתונות: "קשה לאדם לגלות גיבורים אנשי־ישם בקרב בני דורו, משום שאותה מהות פלאית שהוא מבקש למצוא בגיבוריו נוח לה יותר להתגלות ממרחק הדרור. אנטואן דה סנט־אקזופרי הוא מאותם גיבורים נדירים, שהם רחוקים וקרובים בעת ובעונה אחת."

ועוד על ההרואיזם בחיים המודרניים: המשורר אהרן שבתאי, מתרגם המחזות היווניים והאודיסאה לעברית, אמר על ההרואיזם בשירה, ונקל להסב את דבריו גם על ההרואיזם בסיפורת של סנט-אקזופרי ובייחוד על ההרואיזם הנקשר בדמותו של סנט-אקזופרי:

בשירה, החל מהאיליאדה, יש קשר לנעורים, להרואיות, לגיבורים, לגבורה עצומה. וקיים האקורד הקוטע הזה, הטרגי. עם מות הגיבור נסגר האופק ההרואי. אני חושב על המוטיב של אכילס: עם אכילס הולכים לטרויה, אבל בלי אכילס אי אפשר עוד ללכת לטרויה.

העניין ההרואי קשור לאקטיביות ולשמחה של השירה, וקשה כאן לדעת היכן מתחילה השירה והיכן מתחילים החיים. זהו אתוס של טוטליות, של אקטיביות, של הומור מטפיזי ושל הומור ארצי (ברקע אפשר לחשוב על מושג השמחה אצל שפינוזה, ובוודאי על ניטשה, ועל הדחף של העל-אדם), של יצירתיות מתמדת, של נדיבות עצומה עם החיים שלך, בצורה שלא מתחשבת אפילו ביכולות של החיים האלה.

[...] לא בכדי נזכרתי ברמבו ובבודלר, מפני שהם היו גיבורי שירה שעמדו בפתח התקופה ההרואית של השירה המודרנית. זהו האומץ של השירה, שקשור להומור מטאפיזי, להמצאה של אדם חדש, להצעה של חיים לגמרי חדשים, שנראית הצעה קצת משוגעת.

ומדברי שבתאי על בודלר, בחזרה אל דברי בודלר עצמו. את רשימתו הנזכרת חתם המשורר הצרפתי במשפט: "גיבורי האיליאדה אינם מגיעים לקרסוליים, הם רַסְטִינְיָאק, הם ווטרן [...] וגם אתה, הוֹנֹרֶה דֶה בלזק, אתה ההרואי ביותר, המיוחד ביותר, הרומנטי ביותר והפואטי ביותר מבין כל הדמויות שבדית מלבך!". סנט-אקזופרי, הגיבור המודרני, גם הוא ההרואי ביותר מבין כל הדמויות שבדה מלבו. אצלו, אף יותר מאשר אצל בלזק, קשה להבחין היכן מסתיימת הכתיבה והיכן מתחילים החיים: חייו ויצירתו נובעים כולם מאתוס הרואי, אקטיבי, מלא שמחת עשייה, הפתוח אל העתיד ומלא אמונה בו.

המקורות לאחרית הדבר

המובאה מדברי אלתרמן – מרשימתו "על הבלתי מוכן בשירה", טורים, ו' בכסלו תרצ"ד, 24.11.1933. הרשימה כונסה בספרו במעגל: מאמרים ורשימות - תרצ"ב-תשכ"ז, הביא לבית הדפוס והוסיף הערות: מנחם דורמן, הקיבוץ המאוחד, מהדורה שנייה ומורחבת, הדפסה שלישית, 1987 [1975], עמ' 14. ההדגשות נוספו.

המידע הביוגרפי על אודות סנט־אקזופרי לקוח מספרי 'הנסיך הקטן' - שבעה פרקי מסע, הקיבוץ המאוחד, 1998, עמ' 15-40 ומן הביוגרפיה המקיפה של סטייסי שיף:

Stacy Schiff, *Saint-Exupéry: A Biography*, Alfred A. Knopf Inc., 1994.

דברי דידייה דורָא, "ערכתי את כל החישובים" – מספרו:

Didier Daurat, *Dans le vent des hélices*, Le Seuil, 1956, p. 38.

נתוני משך העברת הדואר בדרך הים ובדרך האוויר – ממודעת פרסומת של חברת אֶאָרופוסטל המופיעה בפתח הביוגרפיה של שיף (פרטיה לעיל).

דברי עמנואל בן־גוריון על דורא – מספרו של בן־גוריון תולדות התעופה בעולם, מסדה, תשכ"ז, כרך ב: שנות ההכרעה וההתפשטות, עמ' 221-222.

המובאה הראשונה מדברי אנדרה ז'יד לקוחה מהקדמתו לטיסת לילה, המופיעה ברוב המהדורות הצרפתיות של הספר. מקור המובאה השנייה:

André Gide, *Journal 1889-1939*, avec un index des noms et des oeuvres cités, Bibliothèque de la Pléiade, Gallimard, 1960, p. 1042.

שם הספרים על טייסי הקו, בצרפתית:

Jean-Gérard Fleury, *La Ligne de Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry et de leurs compagnons d'épopée*, Gallimard, NRF, 1939; Edmond Blanc, *La vie héroïque de Mermoz*, Collection "Pages de gloire", Société parisienne d'édition, 1939.

על האקזוטיזם עיינו בין השאר בספרו של וינסן דָּבֶן (תודתי לחברי עופר דינס שבזכותו התודעתי לספר זה):

Vincent Debaene, *L'Adieu au voyage: l'ethnologie française entre science et littérature*, Gallimard, collection "Bibliothèque des Sciences humaines", 2010.

שירו של נתן יונתן "עד כאן" נדפס לראשונה בידיעות אחרונות, "תרבות, ספרות, אמנות", ערב יום כיפור תשל"ט, 10.10.1978, עמ' 27, תחת כותרת הגג: "שירים". הוא כונס בספרו שירים עד כאן (1979) ושב וכונס בספר שירים בכסות הערב, עורכת ראשית: עליזה ציגלר, ידיעות אחרונות, ספרי חמד, 2004, עמ' 112.

שיחתו של רסטיניאק עם בֵּיאַנְשׁוֹן – מתוך ספרו של הוֹנוֹרֶה דֶּה בְּלוֹק אבא גוריו, מצרפתית: יונת סָנֵד, עם אחרית דבר מאת רות עמוסי, הקיבוץ המאוחד, 1992, עמ' 102-103. וראו שם הערה 52, עמ' 227-228. אזכור המנדרין הסיני אצל שְׁטוּבְרֵיאן:

François-René de Chateaubriand, *Génie du christianisme*, 1^{re} partie, livre VI, chapitre II: "Du remords et de la conscience".

שירה של דליה רביקוביץ "לזכרו של אנטואן דה סנט־אקזופרי": הארץ, "תרבות וספרות", 30.4.1964, עמ' 10; כונס בהספר השלישי ובדליה רביקוביץ: כל השירים, עורכים: גרעון טיקוצקי ועוזי שביט, הקיבוץ המאוחד, 2010, עמ' 113-114. דברי חנה ארנדט:

Hannah Arendt, "Nightmare and Flight", *Partisan Review*, Vol. 12, No. 2 (1945), reprinted in *Essays in Understanding, 1930-1954*, edited by Jerome Kohn, Harcourt Brace, 1994, pp. 133-135.

התרגום העברי לרבריה – מן המוטו לספרו של אורי ש' כהן, הישרדות: תפיסת המוות בין מלחמות העולם בארץ ישראל ובאיטליה, רסלינג, "חיי מדף": סדרת דינונים בספרות העברית והישראלית בעריכת דן מירון, 2007.

רשימתו של בודלר "על ההוראים בחיים המודרניים": צייר החיים המודרניים: מבזר כתבים אסתטיים, תרגמו מצרפתית: מיכה פרנקל ואבי כץ, מבוא: עמינדב דיקמן, ספרית פועלים, הוצאת הקיבוץ הארצי, השומר הצעיר, סדרת טעמים, 2003, עמ' 51-54.

דברי דליה רביקוביץ – מרשימתה "סנט־אקזופרי, מחבר הטיסה לאראס", דבר, מוסף ספרות ואמנות, 7.8.1964, עמ' 6. הרשימה כונסה בפתח טייס קרב | מכתב לבן ערובה.

דברי אהרן שבתאי – מערב שנערך בבית ביאליק ב־14.6.2012. להגל השלמת מהדורת כל שירי דוד אבידן, בעריכת ענת ויסמן ודוד וינפלד, בהוצאת הקיבוץ המאוחד. הדברים נדפסו בחלקם ברשימתו של שבתאי "המצאת הישראליות", ידיעות אחרונות, "7 לילות", "ספרות", עמ' 25.

אנטואן דה סנט־אקזופרי טיסת לילה | אדמת אנוש

En remerciement pour
un grand service
militaire accompli

ספרית פועלים



אנטואן דה סנט־אקזופרי | טיסת לילה | אדמת אנוש

שניים מספריו הנודעים של מחבר הנסיך הקטן כונסו כאן: טיסת לילה ואדמת אנוש.

טיסת לילה (1931) הוא רומן בדיוני שעלילתו מתרחשת באחת מחברות דואר האוויר הראשונות, בסוף שנות העשרים. במרכזו טיסת לילה שגרתית בדרום אמריקה, ההופכת לטיסה שבה תלוי עתיד טיסות הדואר בכלל. שתי דרמות מתחוללות בלילה ההוא: האחת בתא הטייס, והאחרת על הקרקע, במשרדו של מנהל קווי דואר האוויר, הנוהג בקשיחות עם אנשיו דווקא מתוך חיבתו אליהם. הספר עובד לסרט קולנוע מצליח בכיכובו של קלרק גיבל בשנת 1933.

באדמת אנוש (1939) מספר סנט־אקזופרי בגוף ראשון על הרפתקאותיו המרתקות כחלוץ התעופה האזרחית בשנות העשרים, כאשר השתתף במאבק ההרואי לביסוס הקשר האווירי הסדיר של אירופה עם צפון אפריקה ועם דרום אמריקה. חוויותיו המרתקות מספרד, מחופי מערב הסהרה, מהרי האנדים ומפטגוניה, ועוד, הן עדות יוצאת דופן למאבק של האדם והמכונה נגד איתני הטבע - מאבק החושף את היפה שבטבע, במכונה ובאדם.

אחד מפרקי אדמת אנוש מתאר בהרחבה את נחיתת האונס של סנט־אקזופרי בלב מדבר סהרה בשלהי שנת 1935, אשר עומדת ככל הנראה בבסיס הנסיך הקטן. למקרא אדמת אנוש נקל להבין את שורשיהם של רעיונות ונושאים המופיעים בהנסיך הקטן, דוגמת הדגשת חשיבותו של הקשר האנושי, הקריאה לאחריות של כל אדם כלפי זולתו, ועוד.

טיסת לילה ניתן כאן בתרגום חדש, המחליף את תרגומו הקודם, משנת 1946. אדמת אנוש, שתורגם מחדש בשנת 1998, ניתן כאן בנוסח מעודכן ומורחב, הכולל תוספות רבות ומשמעותיות שזו להן הופעתן הראשונה בעברית. בסופם של שני התרגומים אחרית דבר מקיפה מאת גדעון טיקוצקי, המאירה את שתי היצירות על רקע זמנן, חייו של הסופר־טייס וכתבתו, בצירוף תצלומים ודימויים נדירים בצבע.

עיצוב העטיפה: תמיר להבי־רדלמסר

בתצלום: מטוסו ההרוס של סנט־אקזופרי, לאחר נחיתת האונס במדבר סהרה בשנת 1935. באדיבות אשר רוזנראוך ומשפחתו. הסיפור מאחורי התצלום - בעמ' 278.

מחיר: 89 ש"ח



0 0310005558 1
דאנאקוד 31-5558

ספרית פועלים