درباره راه آبی ابریشم

نکته‌های فیلم شش میلیون دلاری

■ قرار بود راه آبی ابریشم به صورت سریال ساخته شود اما با جابه‌جایی جعفری‌جلوه از صداوسیما به معاونت سینمایی این طرح نیز به ساخت فیلم سینمایی تبدیل شد. حتی یک طرح ۲۵-۲۰ قسمتی هم از آن نوشته شده بود.

■ فیلمبرداری این فیلم آبان‌ماه سال ۸۷ آغاز شد و بخش‌های ایران «راه آبی ابریشم» در جزیره قشم و تهران و بخش‌های خارجی در اواخر زمستان سال ۸۸ در تایلند و چین جلو دوربین رفت.

■ این فیلم داستان زندگی سلیمان سیرافی است که در سال ۲۳۷ هجری قمری (۸۵۱ میلادی) از طریق دریا سفری به چین آغاز کرد. سلیمان پس از این سفر خاطرات و مشاهدات خود را به زبان عربی به رشته تحریر درآورد و ۶۵ سال بعد یکی دیگر از همشهریانش به نام ابوزید سیرافی نوشته‌های سلیمان را مورد مطالعه و توجه قرار داد و با تجدیدنظر و اضافه کردن اطلاعاتی آن را در دو بخش نگاشت.

■ قبل‌تر در فیلم ملک سلیمان برای استفاده از تصویربرداری کامپیوتری سی.جی.ای به کشورهای دیگر همچون تایلند سفر می‌کردند. در زمانی که فیلم راه آبی ابریشم در حال ساخت بود، دیگر این تکنولوژی به ایران آورده شده بود.

■ در حدود صد پلان این فیلم با کمک این تکنولوژی تصویربرداری شده است. مثلا پرتاب گلوله‌ها یا گردبادی که در دریا می‌چرخد. گاهی هم در زمینه فیلم مثلا در آسمان و زمین چیزهایی به دکور اضافه می‌شود. خود بنادر که متعلق به هزار سال پیش است همه به وسیله این تکنولوژی ساخته شده است.

■ پیش از این منجنیق که با آن گلوله‌های آتش به سمت دزدان دریایی پرتاب می‌شده است، با جرثقیل روی عرشه انتقال یافته است.

■ مدیر دوبلاژ ایرج زند تصمیم گرفت تا صدای پگاه آهنگرانی به صورت دوبله باشد چون صورتش گریم شده بود و صدا به چهره جواب نمی‌داد.

■ همه چیز زیر نظر پروین صفری - طراح صحنه و لباس – ساخته شد از لباس‌ها تا زیورآلات. بیش از سه‌هزار قطعه لباس و موی مصنوعی (از جمله لباس‌های ابریشمی ملکه و لباس‌های تکه‌پاره قبیله)، کفش‌های دست‌ساز و اسلحه برای این فیلم تولید شده است. در فیلم هیچ‌گونه وسیله فلزی را مشاهده نمی‌کنیم و همه چیز از چوب ساخته شده است. در آن زمان شیشه و آهن وجود نداشت.

■ از دیگر نکته‌های این فیلم حضور هزارو ۵۴ نفر هنرور است.

■ بیش از ۳۰۰ چادر برای سرپناه و غذا خوردن گروه طراحی شده و ۹۵۲ اتاق در هتل رزرو شده بود.

■ ۳۴ بلیت هواپیمای بین‌المللی و ۱۵ پرواز داخلی به همراه قایق‌های موتوری و کرجی‌ها برای حمل‌ونقل به جزیره در نظر گرفته شده بود.

■ ۱۱هزارو ۶۰۰ لیتر بنزین و سوخت مصرف شده است.

■ ۸۹هزارو ۲۸۰ تماس تلفنی فقط توسط اعضای اصلی گروه گرفته شده است.

■ مدت‌زمان فیلم ۱۳۰ دقیقه (تمام شده) است که برای اکران تبدیل به ۱۱۸ دقیقه شده است.

■ ۲۶ دقیقه از فیلم در تایلند می‌گذرد.

■ اسکله درگهان در قشم یکی از مناطقی بود که بخش زیادی از فیلم در آنجا فیلمبرداری شد. این یک اسکله فعال نیست و در کمتر منطقه‌ای امکان فعالیت چنین پروژه سنگینی وجود دارد.

■ در زمانی که فیلم ساخته می‌شد پس از پایان فیلمبرداری اعلام شد قرار است اسکله به عنوان یکی از جاذبه‌های توریستی قشم و به‌عنوان بازار سنتی و رستوران مورد استفاده قرار بگیرد و جذب توریست کند.

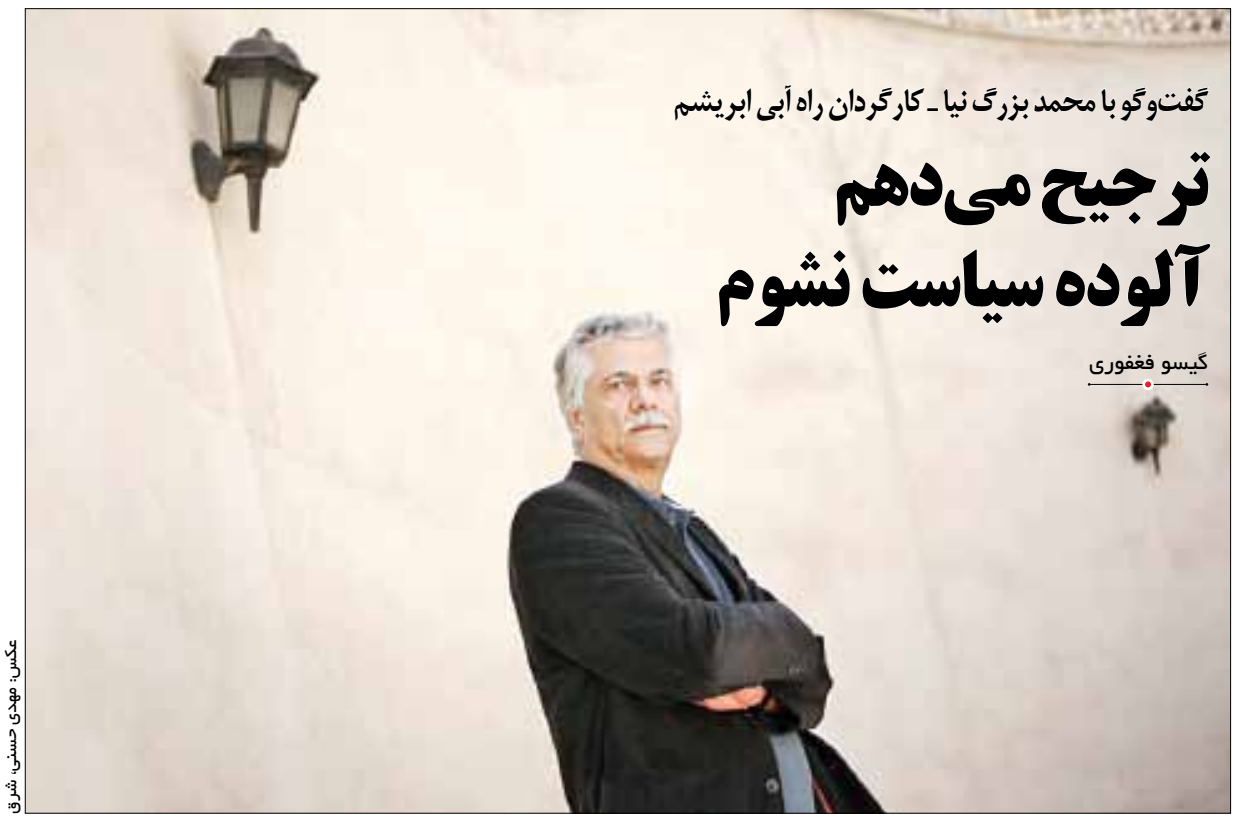
■ «راه آبی ابریشم» سه قصر دارد. کاظم فرامرزی طراح این پروژه سه قصراعلام کرد: این فیلم سه قصر دارد که یکی در ایران و باقی در چین قرار گرفته‌اند. بازار، میدان، گذرگاه و زندان را نیز ساخته‌اند.

■ همه بازیگران زیرنظر یک طراح شمشیرزنی آموزش دیدند که بنا به ویژگی‌های شخصیتی هر یک از کاراکترها یک نوع شمشیرزنی برای آنها در نظر گرفته شده است. مثلا رضا کیانیان در کار با دو شمشیر می‌جنگد.

■ گاهی در طول فیلمبرداری وقفه‌هایی ایجاد می‌شد مثلا توفان خاک، فیلمبرداری «راه آبی ابریشم» در قشم را طولانی‌تر کرد.

■ در مجموع برای این فیلم نزدیک به شش میلیارد تومان پول گرفتند که ۵۰ درصد از این مبلغ هزینه ارزی کار بود.

■ فیلم بعدی محمد بزرگ‌نیا درباره اشغال جنوب ایران توسط پرتغالی‌هاست. پرتغالی‌ها اولین گروهی هستند که رسما جزایر و بنادر جنوب ایران را تصرف کردند.



عکس: مهدی حسنی، شرق

گفت‌وگو با محمد بزرگ نیا ـ کارگردان راه آبی ابریشم

ترجیح می‌دهم آلوده سیاست نشوم

گیسو فغفوری

محمد بزرگ‌نیا، کارگردانی است که کارش را از دستیاری داریوش مهرجویی در فیلم‌های الماس ۳۳ آغاز کرده است. او از بین پنج فیلمی که در سال‌های بعد از انقلاب ساخته است چهار فیلم آن به نوعی به دریا ارتباط دارد؛ فیلم‌هایی که با فضای آپارتمان‌نشینی فرق دارد و همراه با ساخت دکورهای بزرگ و عظیم است. فیلم‌هایی که از آن به عنوان آثار بزرگ یا فاخر نام می‌برند. این بار او گامی فراتر گذاشته و بخش‌هایی از تاریخ را همراه فیلمش کرده است. گفت‌وگو با او فرصتی بود تا در زمینه عدم ساخت فیلم‌های تاریخی سخن گفته شود. این نوع فیلم‌ها در دهه گذشته جزو کمبودهای سینمای ایران بودند. مسوولانی که شایبه دخالت در تاریخ یا فراموشی بخش‌هایی که دوست ندارند را می‌توان از عملکردشان برداشت کرد. این کارگردان تاکید دارد ساخت آثار تاریخی با بودجه بخش‌خصوصی امکان‌پذیر نیست و دلایل خود را مطرح می‌کند. به هر حال این روزها فیلم «راه آبی ابریشم» بر پرده سینماهاست، فیلمی که بخشی از گذشته دریانوردی ایران را مطرح کرده است. او هم مثل خیلی از مردم تصویری که از دریا در ذهن دارند دریای شمال است؛ قایق‌های تفریحی و مردانی که بر آن ماهیگیری می‌کنند. همه ما در ذهن‌مان دریا همراه است با موج، ماهی و ویلا. برای او همه چیز در مورد دریا با یک سفر دانشجویی در ذهنش تغییر کرد.

قبل‌ترها دوست نداشتید ناخدا شوید؟

نه! فیلمسازی را بیشتر دوست داشتم.

تم مشترک کارهای‌تان دریاست، چرا شما این تجربه را تکرار می‌کنید؟

هنوز هم برایم عجیب است که چرا ما تولید دریایی نداریم. در بیشتر کشورها درباره دریا، فیلم، شعر، کتاب و تئاتر ساخته می‌شود اما در ایران تنها کارگردانانی فیلم دریایی ساخته‌اند که خودشان به نوعی فرزند همان خطه بودند مثل آقای ناصر تقوایی که یکی از ماندگارترین و زیباترین فیلم‌های تاریخ سینمای ایران را به نام «ناخدا خورشید» ساخت یا آقای امیر نادری که فیلم‌هایی در جنوب ساخت. وقتی «کشتی آنجلیکا» موفق شد، برای من انگیزه خوبی به وجود آورد. شاید هم دلیل اصلی آن بود که این‌جور موضوعات را راحت‌تر می‌توانستم تصویب و برای آنها سرمایه‌گذار پیدا کنم. مثلا برای «جنگ نفتکش‌ها» که درباره جنگ، نفت، اقتصاد و... بود شرکت ملی نفتکش ایران حاضر به سرمایه‌گذاری شد یا در «راه آبی ابریشم» ماجراهایی که بر سر نام «خلیج‌فارس» پیش آمد و اثبات هویت ایرانیان، برای پیش بردن کار کمک بسیار کرد.

با هدف پرداختن به خلیج‌فارس این فیلم را نساخته‌اید؟

چرا، هویت ایرانی و پارسی آن و تاریخ دریانوردی هدف اصلی بود. برایم ناشناخته بودن و فرهنگ‌های متنوع جنوب، خونگرمی جنوبی‌ها و زندگی متفاوت دریانوردها روی کشتی‌ها مطرح بود. دریانوردان از نظر جهان‌بینی و نوع نگاه کاملا با ما متفاوت هستند. زندگی آنها از زندگی شهری و آپارتمان‌نشینی متفاوت است.

صرف جذابیت به سراغ ساختن این نوع فیلم‌ها رفته‌اید؟

این جذابیت منجر به تحقیق شد به‌خصوص زمانی که می‌خواستیم «کشتی آنجلیکا» را بسازیم. آنجا بود که فهمیدم چه تاریخ پرباری در دریانوردی داشته‌ایم. برخی اتفاقات که باورنکردنی است مثلا داریوش شاه که دستور ساختن کانال سوئز را داد یا خشایار شاه که سه هزار کشتی برای فتح یونان به راه انداخت. در کتابی به نام «دریانوردی ایرانیان» نوشته «اسماعیل رایین» اطلاعات جالبی درباره خلیج‌فارس و دریانوردی ایرانیان وجود دارد. وقتی کتاب را خواندم فهمیدم این جمله که می‌گویند خلیج‌فارس زادگاه تاریخ و مهد تمدن بوده است چه معنی دارد.

اما به این بخش از تاریخ نپرداختید؟

اشاره‌های کوتاهی در همین فیلم «راه آبی ابریشم» می‌شود ولی موضوع اصلی فیلم این نبود. این افتخارات ملی آنقدر مهم است که هرکدام می‌تواند دستمایه یک فیلم باشد. گرفتن و تامین کردن سرمایه این‌گونه فیلم‌ها خیلی سخت است.

زمانی که فیلم ۳۰۰ اکران شد از ساخت فیلم‌هایی در این باره سخن گفتند.

در ایران حرف بسیار زده می‌شود چون خرج زیادی ندارد، اما در عمل حکایت «افتاد مشکل‌ها»ست. به این سادگی‌ها نیست. حتی رسیدن به فیلمنامه قابل قبول هم کار مشکلی است.

ترسیدید یا دغدغه‌تان نبوده است؟

ترس هم دارد. در این نوع فیلم‌ها اگر فکر منسجمی برای تولید آن نشده باشد، شکستش حتمی است. نتیجه معکوسی از آن گرفته می‌شود. فیلم‌های تاریخی زیادی در دنیا ساخته می‌شود، خوشبختانه تماشاگر ایرانی هم آنها را می‌بیند. شاید بتوانیم تماشاگر را قانع کنیم که این نهایت بضاعت و توانایی ماست اما از یک حدی نمی‌توان پایین آمد.

اما انگار دغدغه کسی پرداختن به آن بخش‌های تاریخ ایران نیست.

چون خیلی سخت است. همه ما تصویر باعظمت و باشکوهی از ایران آن دوران در ذهن داریم که باید در فیلم‌های این‌چنینی به تصویر دربیاید. این کار ممکن نیست مگر با هزینه‌های بسیار.

یعنی این تنها دلیل است؟

نه، ممکن است با شرایطی که ما داریم و نوع نگاهی که مدیران فرهنگی ما دارند ترجیح دهند به بخش‌های خاصی از تاریخ ایران پرداخته نشود.

بخش خصوصی چطور؟

فکر می‌کنم همکاری بخش خصوصی در ساخت چنین فیلم‌هایی بیشتر به یک شوخی شبیه باشد. آنقدر بخش خصوصی ما ضعیف و نحیف نگه داشته شده است که اصلا توان پرداختن به این موضوعات را ندارد. حق هم دارد؛ چرا باید با سرمایه اندکی که در اختیار دارند ریسک کنند؟ این نوع فیلم‌ها با بودجه و هزینه بالای‌شان نیاز به بازاریابی گسترده‌ای دارند؛ اگر فکر می‌کنید بشود با همین سالن‌های محدود فیلم برگشت سرمایه داشته باشد امکان‌ناپذیر است. در سینمایی که اوج گردش مالی‌اش در نهایت سالانه ۵۰ میلیارد است، ساختن چنین فیلم‌هایی شدنی نیست، کمبود وسایل فنی هم هست. من خیلی متاسفم که بگویم در سال ۹۰ ما برای اکران «راه آبی ابریشم» در بعضی از سالن‌های سینمای تهران و شهرستان‌ها مشکل داریم. صدای فیلم دالبی دیجیتال است و سینماهای زیادی در ایران توانایی پخش آن را ندارند. به همین سادگی! نمی‌دانم روی این مشکل چه اسمی می‌شود گذاشت؟

پس چرا «کشتی آنجلیکا» را با سرمایه خودتان و یک شرکت خصوصی ساختید؟ یعنی ما داریم پسرفت می‌کنیم؟

دقیقا ببینید شرایط خیلی مهم است. بعد از انقلاب بود؛ سال ۶۷-۶۶ جوان بودیم، انرژی داشتیم، یک سرمایه‌ای جور کردیم، بعد هم شریکی پیدا کردیم آقای عرفانی؛ آدمی که حرفه‌ای سینما بود و تا آن زمان فیلم‌های خوبی ساخته بود. فیلم خوبی هم ساخته شد. شاید آن موقع هم کار ما عجیب بود.

اما شما الان مشهورتر شده‌اید، تجربه‌تان بیشتر شده، امکانات فنی هم افزایش یافته است و از نظر مالی، پشتوانه بیشتری دارید.

متاسفانه این‌طور نیست! چند اتفاق برایمان افتاد که ورشکست شدیم. شاید این اتفاق‌ها را باید به حساب بدشانسی بگذارم، مثلا اولین فیلم‌مان «۱۹۳۶» یک فیلم مستند – داستانی بود. فیلم درباره کارگری بود که در انتخابات اولین مجلس شرکت می‌کرد و این تعداد رأی می‌آورد. در آن زمان بنی‌صدر رییس‌جمهور بود. فیلم سه شب در کانون فیلم ایران اکران شد و واکنش‌های مثبتی هم گرفت. ما در تدارک تبدیل آن به ۳۵ میلی‌متری برای نمایش عمومی بودیم که بنی‌صدر سرنگون و فیلم غیرقابل نمایش شد. کشتی آنجلیکا هم در جشنواره با استقبال خیلی خوبی روبه‌رو شد. حتی به یاد دارم شریک‌مان آقای عرفان به من پیشنهاد داد که خانه یا آپارتمانی قولنامه کنم و از شر اجاره‌نشینی رها شوم، خوب شد این کار را نکردم! چند روز بود که فیلم اکران شده بود اتفاقی افتاد که سینماها تا سه ماه تعطیل شد. بعد هم تا فیلم اکران مجدد شود ۹ ماهی طول کشید و فیلم اکران دوم شد. وضع ما در کار فرهنگی اسفناک است، نگاه کنید به تیراژ روزنامه و کتاب و تعداد تماشاگران سینما و... . در چنین شرایطی نباید توقع سرمایه‌گذاری برای کار فرهنگی داشت.

به نظر می‌آید مسوولان هم بیشتر در آن قسمت‌هایی که دوست دارند سرمایه‌گذاری می‌کنند.

مسوولان وظایفی در قبال تاریخ، فرهنگ و تمدن کشور دارند. یکی از وظایف هم توجه به هویت افرادی است که در آن جامعه زندگی می‌کنند. متاسفم که مطرح کردن تاریخ و بزنگاه‌های هویت‌ساز آن گزینشی می‌شود. همه نقاط مثبت و منفی جزو گذشته ماست، همه ما باید درباره‌اش بدانیم، آنها را بفهمیم و در جریان خوب و بد آن قرارگیریم. دانستن حق همه ماست.

انگار در زمان‌های قدیم حتی در تلویزیون هم ساخت سریال‌های ایرانی تاریخی آسان‌تر بود تا الان.

انرژی‌های بیشتری وجود داشت، هزینه‌ها پایین‌تر بود و مسوولانی که دغدغه تاریخ ایران را داشته باشند بیشتر بودند. اوایل در سینما هم فیلم‌های ایرانی تاریخی زیاد ساخته می‌شد. فهرست تولیدات اولیه را نگاه کنید. می‌توان از این زاویه هم نگاه کرد؛ آن موقع تنها یک یا دو شبکه بود، حق انتخاب محدود بود و آشنایی تماشاگر با فیلم‌های تولیدی خارج از ایران کمتر بود. الان اگر در خانه نشسته‌اید و فیلم تاریخ عظیمی از سینمای آمریکا، چین یا ژاپن را می‌بینید از هر چیز آن بخواهید ایراد بگیرید، از نظر فنی، تروکاژها، سی جی‌ای فیلمبرداری و... نمی‌توانید ایراد بگیرید. الان هر کارگردانی که سراغ این‌جور فیلم‌ها می‌رود دغدغه‌اش این است که تا چه حد می‌تواند به این سطح از کیفیت نزدیک شود. اصلا بدون استفاده از تکنولوژی‌های جدید نمی‌توان سراغ ساخت این‌گونه آثار تاریخی رفت.

تکنولوژی مسیر را آسان‌تر نمی‌کند؟

چرا، ولی ما هنوز در ایران کمبودهای اساسی داریم.

دغدغه ساخت راه آبی ابریشم از کجا آمد؟ چه نیازی برای پرداختن به این موضوع حس کردید که هفت سال برای به ثمر رسیدنش صبر کردید؟

واقعیت این است که ما تاریخ پر افتخاری در خلیج‌فارس داریم و از آن مهم‌تر تاریخ پرافتخاری در دریانوردی داریم. مارکوپولو سه، چهار قرن بعد از سلیمان سیرافی این مسیر را رفت؛ همه او را می‌شناسند ولی کسی این دریانورد ایرانی را نمی‌شناسد. در قرن سوم و چهارم است که ما برای اولین بار به سمت شرق حرکت می‌کنیم. به سمت اقیانوس هند و آنهایی که جسارت بیشتری دارند به سوی چین کشتی می‌رانند. ایران همیشه پلی میان شرق و غرب بوده و هست. آنان به سوی هند و چین می‌رفتند تا ادویه و ابریشم برای مصرف داخلی و صدور به غرب فراهم کنند. در «راه آبی ابریشم» تاریخ دریانوردی ایرانیان مد نظر بود و در لایه‌های زیرین‌تر مساله هویت پارسی و ایرانی خلیج‌فارس.

اما شما فقط در خلیج‌فارس نماندید؟

ولی سعی کردیم در داخل فیلمنامه این تعمد و تکرار وجود داشته باشد که آغاز حرکت یعنی خلیج‌پارس به یاد آورده شود و مدام مبدا حرکت پرسیده شود.

تاکید داشتید فیلمنامه‌ای از خودتان را بسازید؟

کسی چنین فیلمنامه‌ای نداشت. حدود دو سال یک تیم تحقیق چهار نفره از انواع کتاب‌هایی درباره دریانوردی فیش‌برداری می‌کردند. بیش از هزار فیش در این باره دارم. خوشحال می‌شدم اگر کسی فیلمنامه‌ای در این زمینه داشت یا برایم می‌نوشت.

یکی از ایرادات منتقدان به فیلمنامه این است که می‌گویند چندان جذاب نیست.

منکر اینکه فیلم یا فیلمنامه عیب و نقصی هم دارد نیستم. این فیلم در نوع خود تجربه‌ای تازه است؛ فیلمنامه دریایی - سفرنامه‌ای که گستره مکان‌های آن از خلیج‌فارس تا چین را در برگرفته باشد آن هم در هزار سال پیش. چون این تجربه را پشت سر گذاشته‌ام می‌توانم بگویم واقعا فیلمنامه نوشتن برای یک سفرنامه سخت است، آن هم سفر دریایی. چون در خشکی می‌شود هر لحظه ماشین یا وسیله نقلیه را کنار زد و به هر جا سرک کشید، درباره آداب و رسوم مردمان تحقیق کرد و به لایه‌های زیرین فکری و اجتماعی مردم منطقه نزدیک شد. اما دریا خودش که چیزی ندارد. لوکیشن محدود می‌شود به عرشه، اتاق و سکان. زمینه آسمان است یا دریا. برای اینکه موضوع را جذاب کنید باید آنها را از کشتی پیاده کنید. در هزار سال پیش هم نمی‌توان آنها را هر جایی پیاده کرد. هر جایی هم می‌روید تنها سرک می‌کشید، وقتی برای ماندن و تامل نیست. چون مسیر از قبل مشخص است. بقیه موضوعات داستانک‌هایی است که بیشتر برای تزیین قصه‌های اصلی است. اینها حداقل مشکلاتی است که برای نوشتن یک فیلمنامه دریایی - سفرنامه‌ای وجود دارد. طبیعتا چون تجربه اول هم هست حتما مشکلاتی هم دارد.

اگر الان می‌خواستید آن را دوباره بنویسید یا تغییر دهید چه نکته‌هایی را به کار می‌بستید؟

شاید مقداری در پرداخت‌ها و میزانسن‌ها تغییر می‌دادم. از نظر من در حال حاضر فیلم در طراحی صحنه، فیلمبرداری، لباس و سی‌جی‌ای کامل است. با وجود اینکه در بخش سی جی‌ای اولین تجربه‌ای است که کامل در ایران انجام می‌شود قابل قبول است. یکی از امتیازات این‌گونه فیلم‌ها وسوسه‌ای است که سبب آوردن تکنولوژی‌های روز به ایران می‌شود.

جمع متنوعی از بازیگران شناخته‌شده را در فیلم کنار هم قرار دادید. آیا از ابتدا این بازیگران را مد نظر داشتید؟

پیش از این با آقای عزت‌الله انتظامی در تمامی فیلم‌های که ساخته‌ام، داریوش ارجمند در «کشتی آنجلیکا» و آقای کیانیان در «جایی برای زندگی» افتخار همکاری داشتم. همکاری با آقای رادان، خانم آهنگرانی و آقای دهکردی تجربه اول بود که تجربه‌ای بسیار ارزشمند بود. بازیگران خارجی هم از میان بازیگران چین و تایلند انتخاب شدند.

> **آنقدر بخش خصوصی ما ضعیف و نحیف نگه داشته شده است که اصلا توان پرداختن به موضوعات ایرانی تاریخی را ندارد. حق هم دارد؛ چرا باید با سرمایه اندکی که در اختیار دارند ریسک کنند؟ این نوع فیلم‌ها نیاز به بازاریابی گسترده‌ای دارند؛ با همین سالن‌های محدود فیلم برگشت سرمایه ندارد**

روش شما در کارگردانی به چه شکل است؟

روش من این نیست که به بازیگران درس بازیگری بدهم. من با توضیحاتم به بازیگر کمک می‌کنم تا برداشت درستی از فیلمنامه داشته باشد. سعی می‌کنم آنان در تمرینات و مقابل دوربین احساس امنیت و اطمینان خاطر کنند و فضا برای بروز خلاقیت‌شان فراهم شود.

چرا اطمینان خاطر؟

روی کشتی خطرات متعددی بازیگران را تهدید می‌کند؛ افتادن به دریا یکی از آنهاست خصوصا برای آنها که برای اولین بار پا به کشتی می‌گذارند. دریا مدام در تلاطم است و کشتی دایم بالا و پایین می‌رود. در آب هیچ سکونی نداریم و همیشه یا در عمق یا در سطح در جریان است. باید برای بازیگران و دیگر افراد گروه اطمینان خاطر به وجود می‌آوردیم.

چطور توانستید آنان را به زمان قبل، آن هم هزار سال پیش ببرید و در جریان اتفاقات آن دوران قرار دهید؟

خلق و خو، رفتار، درک و خلاقیت بازیگران با هم متفاوت است، برای بعضی از بازیگران باید زمان و مکان و شخصیت را توضیح داد و برای بعضی‌ها باید بعد از خواندن فیلمنامه منتظر برداشت بازیگر از نقش شد. من به‌عنوان نویسنده فیلمنامه و کارگردان تعریفی از شخصیت‌ها، ماجراها و وجه نمایشی کار داشتم که آن را با بازیگران در میان می‌گذاشتم.

تکرار صحنه‌ها زیاد بود؟

بیشتر حرکت کشتی‌ها و تلاطم آب باعث تکرار صحنه‌ها می‌شد. ما بیشتر تمرین‌ها را سر صحنه انجام می‌دادیم، یعنی صحنه به‌طور کامل چیده می‌شد و بازیگران جلوی دوربین می‌رفتند. بحث و گفت‌وگوها قبل از فیلمبرداری انجام می‌شد.

از نظر امکانات انگار دست‌تان باز بوده است، مثلا پنج تا کشتی داشتید.

در واقع سه تا کشتی را اجاره کرده بودیم: دو تا کشتی سلیمان و ادریس، یکی کشتی سرگردان که در دریا با آن برخورد می‌کردند بعد همان کشتی تغییر شکل می‌دهد به کشتی دزدان دریایی که با سی‌جی‌ای به دو تا کشتی تکثیر می‌شود. به نظر من ساختن کشتی‌ها یکی از تجربه‌های خوب این فیلم بود. کشتی بادبانی که بادبان داشته باشد و در دریا حرکت کند؛ این یک اتفاق بزرگ بود. خوشبختانه پلان‌های هوایی زیادی در فیلم وجود دارد. این کشتی‌ها را ما با کمک دریانوردان قدیمی که در نوجوانی در عرشه کشتی‌های بادبانی کار می‌کردند و هنوز فنون ساخت کشتی بادبانی را به یاد داشتند ساختیم. آنها آخرین نسل از بازماندگان آن دوران بودند و هستند. آنها می‌دانستند که چطور دکل را باید نصب کرد و بادبان را کشید. تعدادی از این افراد حتی به‌عنوان خدمه کشتی در فیلم حضور دارند.

بیش از هزار سیاهی‌لشکر داشتید. به چه کشورهایی سفر کردید؟ چطور کارهای اجرایی فیلم انجام می‌شد؟

به تایلند و چین. گروه تولید مطالعات زیادی انجام داد. ما جایی لازم داشتیم به نام دیباجات که هزار سال پیش ملکه‌ای داشت. یا جزیره‌ای ناشناخته که به حکم اسناد و تاریخ، آن اتفاق‌ها در آنجا می‌افتاد. ما در این کشورها با شرکت‌های معتبری قرارداد بسته بودیم که تمام فعالیت‌های اجرایی، تدارکاتی و تامین نیروی انسانی مورد نیاز و حضور سیاهی لشکرهای فیلم بر عهده آنان بود.

چند بار وقفه در کار فیلمبرداری پیش آمد؟

یادم می‌آید که شب عید از قشم برگشتیم. ۱۰ فروردین دو سکانس را در شهرک سینمایی گرفتیم و در تدارک بودیم که بعد از عید به کشورهای دیگر سفر کنیم که تغییر و تحولات در معاونت سینمایی آغاز شد. بعد از ۹-۸ ماه دوباره کار شروع شد. در این مدت تدوین فیلم‌های گرفته‌شده انجام شد. در تایلند و چین مدت ۴۵ روز به‌طور مداوم فیلمبرداری بود که هیچ روز هم وقفه‌ای نداشتیم. ما از شمال تا جنوب تایلند در شهرهای مختلف فیلمبرداری کردیم. همه چیز باید دقیق و طبق برنامه انجام می‌شد چون در کشور چین همه چیز آماده بود و نمی‌شد هیچ توقفی در کار پیش بیاید.

آیا این دکورهایی که در این کشورها استفاده کردید مال همان دوران است؟

بله، کارشناسان و هنرمندان آن کشورها خودشان تاکید داشتند که این بناها و وسایل همه متعلق به همان دوران است. آنها یک سری از وسایل را معرفی می‌کردند و طراح صحنه ما انتخاب می‌کرد. به هر حال این فیلم در رزومه کاری آنان هم قرار داشت و فیلمنامه هم به چینی و انگلیسی ترجمه شده بود و همه در جریان کار بودند.

امکان نمایش این فیلم در کشورهایی که فیلمبرداری در آن انجام شده وجود دارد؟

تهیه‌کننده اجرایی تایلندی ما هنوز هم با ما در ارتباط است و نامه‌نگاری‌هایی هم در حال انجام است. حدسم این است که در آن منطقه فیلم بتواند مورد استقبال قرار گیرد. امیدوارم این اتفاق بیفتد اما موضوع این است که فیلمی که درباره تاریخ و فرهنگ گذشته پرافتخار ماست تا چه حد می‌تواند برای افرادی در کشورهای دیگر جذاب باشد؟ با توجه به وضعیت سیاسی فعلی ما که بر همه روابط‌مان تاثیر گذاشته است.

در ساختن چنین فیلمی با خیال راحت می‌شود پول خرج کرد. درست است؟

نه، شاید یکی از دلایلی که می‌توانم این‌جور فیلم‌ها را بسازم این است که خیلی حساب‌شده برخورد می‌کنم. البته این موضوع حیطه تخصصی تهیه‌کننده است. واقعیت این است که وقتی سرمایه‌گذاری کلانی می‌شود احساس مسوولیت زیادی به وجود می‌آورد. می‌دانید که این پول یک فرد نیست؛ پول تمام مردم است. باید هم فیلم طوری ساخته شود که حتما نمایش داده شود. ساخت این‌جور فیلم‌ها ریسک‌های خطرناکی به دنبال دارد.

شما علاقه‌ای به انتقاد ندارید. در واقع نمی‌توان از شما انتظار فیلم اجتماعی داشت.

ترجیح می‌دهم زیاد آلوده سیاست نشوم. ولی درباره ساخت فیلم اجتماعی، من در ۲۵ سالی که در تلویزیون کار می‌کردم اکثرا فیلم‌های مستند و کوتاهی می‌ساختم که زمینه اجتماعی داشتند. قبل از انقلاب فیلمی درباره اعتیاد ساختم که توقیف بود و فقط در شب پیروزی انقلاب آن را نشان دادند یا فیلم آوارگان کرد که هرگز نشان داده نشد و یا فیلمی درباره کوه دماوند و زندگی در اطراف آن یا همان فیلم ۱۹۳۶ که به‌عنوان اولین فیلم پس از انقلاب ساختم که آن هم هیچ وقت نمایش داده نشد.

پس بیشتر سراغ کارهایی می‌روید که امکان نمایش آن باشد؟

ترجیح می‌دهم فیلمی بسازم که نمایش داده شود. من به اندازه کافی فیلم نمایش داده‌نشده دارم. البته نمایش ندادن هر فیلمی تاسف‌برانگیز است.

آیینه‌های روبه‌رو

گفت‌وگو با حسن بشکوفه

امکانات ابتدایی کشورهای دیگر برای ما حسرت است

فاطمه عسگری‌آزاد

■ «راه آبی ابریشم» فیلمی است که این روزها بر پرده سینماهای تهران اکران شده است؛ فیلمی که برای اکران به دلیل مجهز نبودن سینماهای شهرستان به سیستم دالبی دیجیتال مشکل دارد. اما ساختن فیلمی سفرنامه‌ای درباره هزار سال پیش هرچند با کمک کامل فارابی و بدون نیاز به بازگشت سرمایه زیاد هم کار آسانی نیست. با «حسن بشکوفه» تهیه‌کننده فعال تلویزیون که ساخت مجموعه‌های تاریخی را در کارنامه‌اش دارد درباره این اثر سینمایی کوتاه صحبت کردیم.

■■■

از دشواری‌هایی که در طول ساخت فیلم راه ابریشم با آنها مواجه شدید، برایمان بگویید.

من به عنوان یک تهیه‌کننده سابقه کار سخت و دشوار کم نداشته‌ام. تمام کارهایم مثل مدار صفردرجه و کیف انگلیسی هم جزو کارهای دشوار به حساب می‌آیند، اما در این کارها حداقل حسن کار این بود که روی خشکی و زمین فیلمبرداری شد اما من با آقای بزرگ‌نیا کار روی دریا را تجربه کردم.

کار روی دریا برای یک تهیه‌کننده چه تفاوتی با کار روی زمین دارد؟

در مراحل تولید، این کار دشواری‌های خاص خودش را داشت. در حقیقت در پروژه‌های دریایی طبیعت و هوا و جزر و مد دریاست که تکلیف شما را روشن می‌کند. از سوی دیگر در بخش هدایت کار دشواری‌ها زیاد بود البته آقای زاعدی‌فر، مدیر تولید و آقای احمدی دستیار کارگردان دشواری‌ها را به حداقل رساندند. کار کردن در بخش تاریخی نیاز به سازوکارهای خاص خودش دارد. آقای بزرگ‌نیا دقت بسیاری در اجزا دارند که از سویی می‌تواند جزو دشواری‌ها باشد و از سوی دیگر دلپذیر است. پیدا کردن لوکیشن در این کار برای ما امری دشوار بود. دریای شمال که اصلا قابلیت تبدیل شدن به لوکیشن را نداشت، از سوی دیگر در دریای جنوب هم پیدا کردن مکان برای ساخت دکور و دسترسی عوامل که بیش از ۲۰۰ نفر بودند مشکل بود تا در آخر منطقه آزاد قشم با ما همکاری کرد و توانستیم کار را به پیش بریم. ساخت کشتی بادبانی که در ایران اصلا وجود ندارد، از دیگر معضلات این فیلم بود و ما ابزار لازم را از دوبی تهیه کردیم.

سینمای ایران در مقایسه با سینمای کشورهایی که دیدید چه موقعیتی دارد؟

در حقیقت باید بگویم که ما فاصله عمیقی با دنیا داریم. ما با دست خالی کار می‌کنیم و از حداقل امکانات بهره‌مندیم. برایم جالب بود کشور تایلند که سهمی در سینمای دنیا نداشته، بیش از صد استودیوی قابل تبدیل شدن به دکور دارد و وسایل فنی بسیاری در اختیار سینماگرانش قرار می‌دهد. در حالی که ما برای تهیه چراغ‌های با قدرت بالا که از امکانات ابتدایی است دچار مشکل هستیم. در همه زمینه‌ها آنها حرفه‌ای‌تر بودند. به نظرم ما تابع احساسات هستیم و با تلاش بیش از حد است که می‌توانیم فیلم بسازیم، در حالی که در دنیا نظم، ترتیب و برنامه‌ریزی است که حرف اول را می‌زند. در هالیوود هم همین طور است برنامه‌ریزی درست، مدیریت صحیح و کارگردان توانا اصل کار است.

در صحبت‌هایتان اشاره کردید که امکانات در عرصه سینمای ایران محدود است. در صورتی که سرمایه‌گذاری‌های کلانی انجام شده است؟

سرمایه‌گذاری‌ها در ایران پراکنده است و ما متمرکز نیستیم. ما بیش از آنها سرمایه‌گذاری می‌کنیم اما از این سرمایه‌گذاری‌ها نگهداری نمی‌شود. بیش از ۱۰ هزار لباس برای پروژه‌ها دوخته شده است اما کسی نمی‌داند این لباس‌ها کجاست؟ آرشیو لباس و وسایل صحنه نداریم. مدیریت کلان در تلویزیون و سینما وجود ندارد که از بخش خصوصی حمایت کند. ما به مدیریتی نیاز داریم که امکانات در حد روز دنیا را برایمان فراهم کند. باورتان نمی‌شود ما در کشورهای دیگر حدود ۱۰ اتوبوس در اختیار داشتیم و امکانات ابتدایی کشورهای دیگر برای ما بسیار عجیب بود، امکانات سر صحنه مثلا رستوران، گریم، اتاق بازیگر و سرویس‌های بهداشتی برای ما حسرت بود.

در این فیلم بازیگران مطرح از نسل‌های مختلف سینما حضور دارند. ستاره‌های سینما مانند بهرام رادان، پگاه آهنگرانی و پیام دهکردی از نسل جوان و آقای عزت‌الله انتظامی، داریوش ارجمند و رضا کیانیان از قدیمی‌های سینما. برای کار با این تیم مشکلی نداشتید؟

همه بازیگران این کار را با علاقه شروع کردند و ما در انتخاب و پخش هیچ مشکلی با بازیگران نداشتیم. در این کار سعی کردیم از ستون‌های سینمای ایران استفاده کنیم مثلا حضور آقای انتظامی قوت قلب ما بود که کار درستی انجام می‌دهیم آقای ارجمند در تمام کار همراه و همیار ما بودند و همین طور آقای رادان و دیگر بازیگران همه ما را در کار یاری کردند. در انتخاب و ارتباط با بازیگران هیچ مشکلی نبود.

ادامه در صفحه ۱۲