

Софийски университет „Св. Климент Охридски“
Международна научна конференция
на Факултета по славянски филологии – 2017
„Надмощие и приспособяване“

ПОГЛЕД ОТГОРЕ.
ЖАНРЪТ НА *АЕРОПИСА* В БЪЛГАРСКАТА
ЛИТЕРАТУРА*

Надежда Стоянова
Софийски университет „Св. Климент Охридски“

A LOOK FROM ABOVE:
THE GENRE OF “AEROSCRITTURA” IN BULGARIAN
LITERATURE

Nadezhda Stoyanova
University of Sofia St. Kliment Ohridski

Abstract. The article is focused on a new and specific for the Bulgarian literature of 1930s genre that shows the first reflections of the authors on their travelling by airplane. Some of these texts were influenced by Italian Futurism and that is why Bulgarian literary historians give them the genre name “aeroscrittura” (“aeropis”). This research uses this term because it helps to group the texts by their theme although the avant-garde context of many of them is problematic. The article tries to outline some aspects of the time and space experience that the travelling by airplane can reveal.

Key words: aeropis, airplane, Bulgarian literature, 1930s, modernism

Сред познатите ми български текстове от междувоенните години, които отразяват впечатленията от пътуването със самолет, няма такъв, който да се самоназовава като *аеропис*. Съвременните български литературни историци обаче намират основание за използването на понятието, осланяйки се на актуализираната през 30-те години на XX век тема за футуристичната поетика, заслуга за което има най-вече второто посещение на Маринети в България през 1932 (вж. Дел Агата 2010: 10). Доколкото ми е известно, едно от първите споменавания и първата критическа рефлексия върху този жанр в българската

* Научната публикация е подготвена по проект за млади учени „Литература и техника. Изобретяване на модерността в българската литература“ към Фонд „Научни изследвания“, ДМ 10/1 от 13 декември 2016 г.

литература са направени от Людмила Малинова-Димитрова и Людмил Димитров в книгата „Багряна и Словения“ (2013), където е публикуван текстът на Елисавета Багряна „С бележник във въздуха“, свързан с пътуването на поетесата до Берлин и появил се само веднъж преди това – през 1936 г. в сп. „Златорог“. Като стъпват на това произведение, двамата автори доразгръщат словения сценарий в живота на българската поетеса, но и правят следното литературноисторическо наблюдение: „От гледна точка на замисъла „С бележник във въздуха“ е истински иновационен текст. Багряна е сред първите представители на българския модернизъм, които експериментират в необичайния и свръхмодерен жанр „аеропис“, обоснован от Ф. Т. Маринети през 1929 г. в неговия „Манифест на аероживописца“ и подписан от още осем италиански автори.“ (Малинова-Димитрова, Димитров 2013: 119) Според двамата изследователи в този текст на Багряна могат да бъдат видени особеностите на късната футуристична поезия (Малинова-Димитрова, Димитров 2013: 120). Може да се каже, че освен него, в българската литература от тези години се появяват повече от дузина текстове със сходна проблематика, в част от които се разпознават аспекти на рефлексията на авангардното течение, други обаче остават силно прикрепени към българската пътеписна традиция.

Още от средата на 20-те години в българското културно пространство започват да се появяват текстове, отразяващи впечатленията по време на пътуване със самолет, като главна заслуга за това има редакционният екип на сп. „Летец“ (1924 – 1947), на чиито страници неведнъж се говори за полета с машината като свободна за опоезизиране „територия“ (Кадне 1926). По-късно темата бива разработена от значими имена, като Елисавета Багряна, Дора Габе, Анна Каменова, художничката Вера Лукова и др., с което се утвърждава и този нов тип пътеписен жанр. Той обаче не може еднозначно да бъде определен като пътепис поради факта, че акцентът при аерописа е не толкова върху дестинацията, колкото върху преживяванията и наблюденията от *птичи поглед* по време на пътуването. Затова и „аеропис“ ще бъде оперативно понятие на настоящата разработка поради жанровата спецификация, която задава, поради контекстуалната му подплатеност и словесна сполучливост, но предвид разностранните текстове, които ще бъдат разгледани, неговото използване тук няма да предполага по необходимост съотнасяне с поезиката на футуризма, откъдето то получава своята популярност. С оглед на ограничения обем конспективно ще бъдат представени модернистичните акценти в някои от българските аерописи и същевременно някои аспекти на тяхната роля за отместванията в представата за *българското* през 30-те години на XX век.

Най-интересните в художествено отношение текстове – на Багряна, Габе, Каменова и Лукова – се появяват в годините, в които в Италия се публикуват поредица от манифести, провъзгласяващи новото аероизкуство: „Манифест на аероживописца“ (1929), „Манифест на аеропоезията“ (1931), „Манифест на геометричната, синтетичната и лечебната аеромузика“ (1934), „Манифест на ае-

рокерамиката“ (1938) и др. Всъщност, тъкмо гледката от самолета предполага трансформиране на традиционната представа за реалност и се превръща в мотивация за създаването на абстрактното изображение: „Променливите перспективи на полета съставляват една съвсем нова реалност, която няма нищо общо с традиционната реалност на земните перспективи.“ (Маринети и др. 1932) Художникът следва да се „потопи“, да стане част от тази непрестанна подвижност, което предполага и съзнанието за мимолетността на видимото и необходимата полицентричност на изображението (пак там); нещо повече, той следва да бъде съзнателен за полихроничността на времето в самолета: „Всяка аероживопис включва взаимността на двойното движение на аероплана и на ръката на художника, която води молива и четката“ (пак там). Петнадесетина години по-рано повлияният от ранния футуризъм Казимир Малевич също вижда в машината на самолета мотиви за обосноваване на абстрактната образност на супрематизма (вж. Douglas 2014; вж. също картините му „Авиатор“ – 1914, „Летящ самолет“ – 1915 и др.).

Динамичността на полета и променената гледна точка по необходимост повлияват върху възприемането на времето и пространството, което се отразява и върху спецификата на *аероповествованието*. В българската литература аерописът показва във висока степен интензифициране на характерния, но незавършващ процес на освобождаване от фактологията в пътеписа след Освобождението, процес на раздалечаване от научнопопулярните, публицистичните и мемоарните текстове (вж. Бъклова 1989: 6-7). И същевременно, в контекста на 30-те години, когато започват да се размиват границите между художествени и нехудожествени жанрове, а литературата на факта затвърждава позициите си, се оказва, че аерописът носи два противоположни импулса в себе си и ги реализира в различна степен. От една страна, това е отдалечаването от реалистично вярното и детайлно изображение, отдалечаване, което *птичийят поглед* налага, а от друга – утвърждаването на свидетелската позиция – пътуването (на българин) с аероплан следва да се представи като действително осъществено. Впрочем, тъкмо самолетът е една от машините, през образа на които българското се разпознава като модерно още от авангардния текст, публикуван в „Crescendo“ под заглавието „Български аероплан“ на Маринети (Маринети 1922).¹ А в заглавията на едни от най-ранните аерописи у нас – „От София до Розовата долина с аероплан“ и „От Розовата долина към Тракия“ на автора от сп. „Летец“ Сл. Славов (вж. Славов 1925а; Славов 1925б) – се разчита опитът за постигане и усвояване на актуалната модерност през идентифицирането ѝ в емблематични български топоси и символи. Трендафилите, които Вазовият пътепис „От Розовата долина до Тунджа“, макар и все още нецъфнали, възпява, тук създават образа на самолета – превръщат самолета в метафоричен об-

¹ Преглед на присъствието на авиацията в българската литература наскоро направиха Дечка Чавдарова и Младен Енчев (Чавдарова, Енчев 2016).

раз на *националното*: „Навеждам се, вирам се навсякъде. Где цъфтят розите? Не виждам нищо. А, ето: те са цъфнали навред, даже по крилете, по тялото на аероплана. Обиколен съм от венец от рози. Моторът бълва дим от розово масло.“ (Славов 1925а)

В българските аерописи няма разпад на сюжетната и на езиковата структура, липсват визуалните експерименти с текста, характерни за италианската аеропоезия, както и стремежът за симултанност на всички сетивни усещания (Treccani 2008). Въпреки това обаче в интенцията на някои от тези текстове би могло да се открие желанието на българските автори за „съучастничество“ в „раждането“ на едно *аероизкуство*, провокирано от различното възприемане на действителността. И в същото време има коментари, отказващи художествения потенциал на образите, наблюдавани от аероплана. В основата и на двете тези стои *движението*, чийто ефект се открива както по отношение на пространствената и времевата картина, така и по отношение на самосъзнанието на Аза.

Погледът отгоре освобождава автора/художника от принудата на детайла, води до „очудняване“ на действителността чрез окрупняването на картината. В този аспект любопитен коментар, който може да се разчете и като реакция на манифестираните от футуристите тези, прави художничката Вера Лукова: „Гледката? Много, много хубава. Само че земята отгоре е много плоска и скучна и не заслужава да се живее на нея. Разделена е на някакви обидни клетки – като зоологическа градина. Как ще слеза на нея и къде? Всякъде. (...) Толкова е еднообразна и скучна. А боите – бедни и нелепи. ... А това там е град. Доста жалък – прилича на черга, но не достатъчно пъстра, малко захабена и овехтяла. А тази голяма река е само един недостатъчно бял конец. Наоколо малко стърготини. Планините са огромни легнали биволи. А животните? А хората? Земята отгоре не е земя.“ (Лукова 1937) Не надмощието на летящия субект, а немошата на осиротелия откъм близост човек се разпознава в текста на Лукова. Птичийт поглед – в режима на текстовете от 30-те години, тематизиращи всекидневието – релативизира човешкия свят, отчуждава от Другия, лишава от събитийност и „обезцветява“ представата за земното битие (за отнетата радост от досега с родното говори Каменова – Каменова 1942а: 191). Нещо повече, субектът започва да губи представата си за истинност на действителността, защото реалността изглежда напластена/умножена: „Кой от тия светове беше истинският? Небето ли над мене? Онова ли, в което плуваме, светът ли с ярките бои долу, или оня, който се вижда отразен във фантастичния бездънен кладенец.“ (Габе 1937: 13²).

Бързината на полета, сменящите се обекти пред погледа водят неминуемо до разфокусиране на повествованието, до неговата „полицентричност“,

² За този текст на Габе и за на „На крилете на „Сидна“ на Багряна (Багряна 1931) съм задължена на Людмила Малинова-Димитрова и проф. Людмил Димитров.

която не е свойствена само за аерописите през 30-те, но и за редица от разказите от същото десетилетие, мотивирана при тях обаче от динамиката и многоаспектността на градския делник. За разлика от произведенията на масовата авиационна литература, които залагат на приключенските сюжети, в българските аерописи представата за висока събитийност на времето във въздуха (ниската събитийност е присъща на земното време) се постига не през интригата: интригата, особено в междуличностните отношения, бива пренебрегната (Каменова 1942б: 197-198), защото погледът е насочен не към Другия, а към Земята или към себе си.

В аерописите се наблюдава динамично преминаване през подсказване на различни сюжети, като се следва сянката на самолета. „Всяка картина е само няколко мига“ – казва Дора Габе (Габе 1937: 13) – и това предполага кинематографичността на повествованието. Впрочем, нейният пътеник – „С „Лот“ до Атина“, в който се оглеждат различни топови и се поставят в исторически контекст – може да бъде разпознат като кратък киноразказ на фрагменти от българската и балканската история: „... да минем над Калиманци! Тук преди 19 години тихите герои на Силистренския полк опазиха България от нашествието на неприятеля. (...) Една остра пирамида, застанала на хоризонта – Атон – духът на отца Паисия в синкави видения.“ (Габе 1937: 9) Така всъщност текстовете, възпроизвеждащи пътуването със самолет, могат да се разгледат като задаващи алтернативен повествователен модел на популярния в междувоенните години исторически разказ: той може и да не следва хронологията на историческите събития, а посредством страничната за сюжета хронология на пътя да се откаже от времевата последователност и търсенето на причинно-следствени връзки, както и да проблематизира телеологическите модели на българската история.

По отношение на времето самолетът има още няколко нееднозначни функции. На първо място, бидейки машина, той е синхронизатор и предполага свеждането на полихронията на света до монохронията, зададена от механичния часовник на модерната епоха. В „С бележник във въздуха“ на Багряна – аеропис, който носи характеристиките и на бордовия дневник – часовниковата стрелка регистрира всяка дейност по хронологическата ос: „9½ ч. Минаваме митарството на митницата и излизаме на аеропристанището.... 9.40 ч. Отлитаме.... 13.35 Вече сме във Виена.“ (Багряна 1936: 304, 305, 308). В същото време самолетът позволява настоящето да се преживява като събиращо неограничен брой лични времена. От „висотата“ на моторите монохронията на личното битие може да бъде разгърната до полихронията на човечеството, до „ритъма на света“ (Габе 1937: 14) и този, който е сам тук и сега, да се почувства едновременно на множеството, разпръснато по земята, а това започва да предполага и изграждането на множествена идентичност на Аза. Пътуването със самолет създава впечатлението за края на едно битие и началото на друго, за инициациационен процес. Личното време/минало на субекта бива компре-

сирано: „Казват, че в предсмъртния си час човек вижда всичко като на филм, с магическа бързина, живота си, всичко изживяно, с най-малки подробности. Пътуването с аероплан дава нещо подобно.“ (Багряна 1936: 309) Новата идентичност е предопределена от засилената телесна сензитивност: „Това грубо триене на движението по земята...“ (Багряна 1936: 305); „Колко твърд е въздухът. Много по-твърд от водата... И материята сякаш се съпротивлява много по-малко от въздуха...“ (Лукова 1937) Съпротивлението на въздуха в аерописа на Вера Лукова може да предполага „олекотяване“, „овъздушаване“ на тялото. Азът трябва да преформулира знанието за себе си, повлиян от изместването на границата между материалното и нематериалното, нещо повече, да създаде представата за себе си през една фигура, възвръщаща идеята за пневматичната същност на човешкото същество. Душата обаче не се помества в тялото и не е идентична на Аза, тя е знак за раждане на друга субектност: „Сякаш не аз, не дори душата ми, а някакво астрално тяло лети във въздуха.“ (Каменова 1942а: 192) Пътуването със самолет е още знак за обосноваване на една модерна *героичност*, която е обозначена, от една страна, от съизмерването и надмогването на митологичните и класическите образци: „...Олимп да му се вижда отвисоко едва ли не като купа сено!“ (Багряна 1936: 304; вж. и Габе 1937: 13). От висотата на летящия самолет и с мисълта за висотата на историческото си време модерният човек преживява себе си като герой на всички времена. От друга страна, това е героичност, която също така се мотивира през личностното интелектуално и емоционално освобождение от давлението на делничното, за което самолетът се явява средство – пътуването с машината като модерен психоаналитичен способ: „Аз се мисля вече за свръхземно същество. Долу е земята. Долу са хората с дребните си жилища и дребни всекидневни грижи... А аз съм тук сред безкрайното въздушно пространство, високо, по-високо от орлите и от облаците.“ (Багряна 1931: 2)

Читателят на аерописи може да види едно непрекъснато търсачество в опита на авторите да намерят подходящи думи, метафори, за да обозначат не топосите – те остават безинтересни и сиви, а състоянието на субекта по време на полет. Ана Каменова подсказва евентуалната връзка с „нирвана“ (Каменова 1942а: 191), по-скоро случайна препратка, акцентираща върху екзотичността на преживяването, но тя има свой български литературен контекст (през „Нирвана“ на Яворов), който позволява да се постави въпросът за полета като дързък авангарден жест на осмеляване пред трансцендентния страх на модерния човек.

* * *

Жанрът на аерописа в българската литература чертае контурите на важни художествени тенденции, свързани както с модернистичната авторефлексия на Аза, с пространствените и времеви представи за света, така и с повествователното построение на текста. Въпреки това обаче той остава встрани

от критическото внимание. Вероятно поради съмненията за близост с идеологически обременения италиански футуризъм и неговата несводимост към „принципите“ на социалистическия реализъм след 1944 г. или поради традиционното пренебрегване на пътеписа от българската критика и особено на неговите проявления от 30-те години на XX век. Въпреки това и независимо от неговия брой на текстовете, представящи впечатленията от полетите със самолет, значимостта на имената, които понечват към тях, и съдържателните характеристики на самите текстове са достатъчни фактори, за да бъде актуализиран този жанр в българската културна и литературна памет.

Библиография

- Багряна 1931:** Багряна, Е. На крилете на „Сидна“. – В: *Съвременник*, № 3, 1931, 2-3.
- Багряна 1936:** Багряна, Е. С бележник във въздуха. – В: *Златорог*, № 7, 1936, 303-310.
- Бъклова 1989:** Бъклова, К. *Майстори на българския пътепис*. София: Народна просвета, 1989.
- Габе 1937:** Габе, Д. С. „Лот“ до Атина. – В: *Сноп*. София: Клуб на българските писатели, ч. 2, 1937, 7-15.
- Дел Агата 2010:** Дел Агата, Дж. Маринети, българският „футуризъм“ и поемата „Септември“ на Гео Милев. – В: *Литературен вестник*, № 14, 2010, 9-11.
- Димитрова-Малинова, Димитров 2013:** Димитрова-Малинова, Л., Л. Димитров. *Багряна и Словения*. София: Факел, 2013.
- Кадне 1926:** Кадне, Ван. Защо авиацията не е проникнала в литературата? – В: *Летец*, № 6-7, 1926, с. 100.
- Каменова 1942а:** Каменова, А. Лентата на Марица. – В: *Неповторимото*, София: Хемус, 1942, 89-93.
- Каменова 1942б:** Каменова, А. Привържете коланите. – В: *Неповторимото*, София: Хемус, 1942, 194-201.
- Лукова 1937:** Лукова, В. Във въздуха. – *Летец*, № 1, 1937, 2-3.
- Маринети 1922:** Маринети, Ф. Т. Български аероплан. – *Crescendo*, № 3-4, 1922, 8-10.
- Маринети и др. 1932:** Маринети, Ф. Т. и др. Манифест на аероживописта. – *Литературен глас*, № 137, 1932, с.5.
- Славов 1925а:** Славов, С. От София до Розовата долина с аероплан. – *Летец*, № 2, 1925, с. 18.
- Славов 1925б:** Славов, С. От Розовата долина към Тракия. – *Летец*, №3, 4, 1925, с. 34.
- Чавдарова, Енчев, 2016:** Чавдарова, Д., М. Енчев. Концептуализацията на авиацията в българската литература/култура на XX век. – *LiterNet*, № 12 (205), 06.12.2016. http://litenet.bg/publish22/d_chavdarova/aviaciia.htm
- Douglas 2014:** Douglas, Ch. Aero-Art, the Planetary View: Kazimir Malevich and Lazar Khidakel – In: *Lazar Khidakel and Suprematism*. Ed. by Regina Khidakel. New York, Munich, Londond: Prestel, 2014, 27-33.
- Treccani 2008:** Treccani – la cultura italiana. Marinetti, Filippo Tommaso. Dizionario Biografico degli Italiani – Volume 70 (2008). www.treccani.it/enciclopedia/filippo-tommaso-marinetti_%28Dizionario-Biografico%29/