

ПАРАХОД ЛИ Е ПАРАХОДЧЕТО „АНГЕЛ КЪНЧЕВ” ОТ 1892 Г.?

По случай 125 г. от първото Пловдивско изложение (1892 г.)

Вече четвърт век историята на параходчето „Ангел Кънчев” е предизвикателство за историческата ни наука. Сведения за него в историческата литература се появяват в книга за вековния юбилей на Първото българско земеделческо-промишлено изложение в Пловдив 1892 г., в която на забележителната атракция на Изложението са посветени 18 реда [1, с. 141]. През 2006 г. публикувах нови сведения за загърбения от морската историография плавателен съд [2, с. 360-365], като тогава направих опит за историко-техническо разглеждане на неговата енергетична уредба. Междувременно издирих нови данни по тази все още слабо проучена тема и 125-ата годишнина от построяването на корабчето „Ангел Кънчев” е повод да предложа допълнена версия за историята му.

Кой е инженер-механик Йосиф М. Симеонов

Йосиф Маринов Симеонов [3] е роден в Русе. През периода 1886 - 1890 г. е държавен стипендиант по специалността „индустрия” в Кемниц и Митвайда, Германия [5, с.126]. Той е първият българин, който завършва Техникума Митвайда [6, с. 133], [7]. Професионалната му титла е „инженер-механик”, а не „инженер”, т.к. не е завършил **висше** техническо образование [8]. Към края на 1891 г. той е представител в София на чуждестранна фирма за производство на петролни двигатели „Вулкан” [9]. През 1905 г. Й. М. Симеонов заедно с Георги Попов от София получава британски [4] и френски [10] патент за сигнално устройство (контролен хронометър). По-нататъшната му съдба засега остава неизвестна.

Проектиране, построяване и експлоатация на „Ангел Кънчев”

На 9 март 1892 г. [11] Й. Симеонов подава заявление до Управителната комисия за подготовката на Пловдивското изложение, с което я моли „да му отпусне едно пособие от 3500 лева, за да направи едно малко параходче, което да работи в езерото на изложението и то под известни условия, предоставени от него”. Два дни по-късно Управителната комисия приема решение, че „преди окончателното свършване на езерото не може да му се даде положителен отговор, тъй като комисията не знае дали ще бъде сгодно за плаване на параходчето или не [...]” [12]. Девет дни след това Й. Симеонов все още не е получил официално решение и на 18 март подава ново заявление, „с което моли да му се отговори по-скоро на по-предишното му заявление относително направата на едно параходче,

което да циркулира из езерото при Пловдивското изложение”. Още същия ден Управителната комисия решава, че „тя е съгласна по принцип да се направи подобно [параходче], но само на негови разноски и че той сам да го експлоатира” [13].

На 4 юли 1892 г. се появява съобщение, че софийският търговец Лудвиг Партел „приготовлява [...] едно параходче (за 16 души), което ще се движи по водата на голямото езеро” [14]. Въз основа на тази податка би могло да се приеме, че Й. Симеонов е потърсил от Л. Партел финансова подкрепа за идеята си, след като Управителната комисия отказва да го финансира [15].

На 30 юли 1892 г. вестник „Пловдив” съобщава: „Параходчето „Ангел Кънчев” пристигна вчера (29 юли, И.А.) в града ни и биде пуснато в езерото при изложението” [17]. Това е най-ранната известна дописка, в която се появява името на този плавателен съд. То косвено свидетелства за родолюбието на инициатора за неговото създаване инженер-механик Й. Симеонов. Той е от Русе, а през 1892 г., на 5 март, се навършват 20 години от трагичното самоубийство на Ангел Кънчев в русенското пристанище. Вероятно за избора на това име Й. Симеонов е бил мотивиран и от факта, че през март с. г. солидни издания като софийският вестник „Свобода” и пловдивският „Балканска зора” не споменават нито дума за кръглата годишнина от геройската смърт на младия революционер.



Поглед на изложението „от птичи полет”, публикуван във в. „Нашето първо

изложение” (Пловдив), 1892 г. Фонд на НПТМ - София (Дължа благодарност на Любов Филипова – главен уредник в НПТМ - София, която ми предостави скан от този трудно достъпен за мен източник)

Пробните плавания на „Ангел Кънчев” започват на 1 август и продължават до откриването на Изложението. За тях вестникът „Нашето първо изложение” потвърждава: на 2 август – „Ходът на параходчето из езерото е тих и приятен” [18]; на 15 август – „Параходчето „Ангел Кънчев” не веднъж вече издържа изпита си и на всеки изпит получи заслужената си бележка „превъзходно”. Параходчето величествено и свободно циркулира из езерото с 16 души пътници” [19].

В деня на официалното откриване на Пловдивското изложение местен вестник помества кратко описание на конструкцията на панаирното корабче: „То е **около 10 метра дълго** и за да се кара машината, **не се горят въглища, а петрол** (подч., И.А.). Седнеш вътре, драснеш кибрит, запалиш петрола и параходчето земе да вика паф-пуф, паф-пуф! Искаш ли да спре, духни лампата и свършена работа. Този параход носи име *Ангел Кънчев*. То ще бъде по-весело, когато се увеличи езерото, но и сега ще обикаля свободно, защото главният диаметър е 120 м. [...] Най-сетне има и една мъниекка кокетна скеля, от която ще се качват пътниците” [20].

Сведенията за експлоатацията на корабчето „Ангел Кънчев”, публикувани в тогавашния периодичен печат, са много оскъдни. Все пак отбелязано е, че на 20 август княз Фердинанд I прави с него една обиколка по езерото [21], а на 8 септември 1892 г. разходка с корабчето правят министър-председателят Стефан Стамболов и министърът в неговото правителство Димитър Греков [22]. Последното сведение за експлоатацията му, която успех да издира, е публикувано на 23 октомври 1892 г. и съобщава, че то е привързано към брега заради повреда [23]. След това следите му изчезват напълно. Възможно е повреда да е била отстранена, но снимки на езерото в пловдивската градина „Цар Симеон” от първото десетилетие на XX в. правят силно впечатление, че документират плаващи в него гребни лодки, но липсва „Ангел Кънчев” [24], [25], [26]. Изглежда, към края на XIX в. или не по-късно от 1901 г. корабчето е изчезнало от пловдивското езеро. Друг е въпросът каква е причината. Възможно е да е настъпила непоправима повреда в новаторската енергетична уредба, а корпусът да е използван и след това като гребна лодка.



Езерото

в градината „Цар Симеон” в Пловдив. 1902–1903 г.

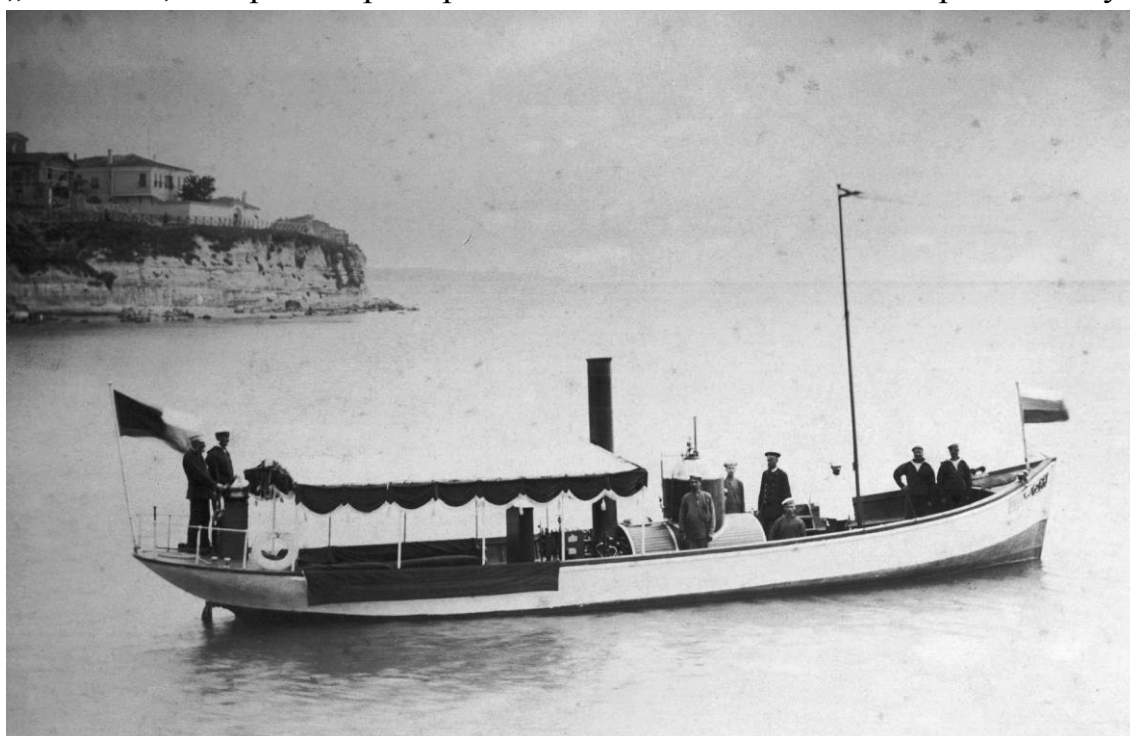
<http://podtepeto.com/besedka-za-grada/ezeroto-edno-ot-pette-chudesana-gradinata-car-simeon/>



Езерото в градината „Цар Симеон” в Пловдив. Пощенска картичка 1908–1910 г. <http://podtepeto.com/besedka-za-grada/ezeroto-edno-ot-pette-chudesana-gradinata-car-simeon/>

Докато нашенските вестникари не обръщат кой знае какво внимание на корабчето, чужди посетители го споменават в свои материали. Кореспондентът на в. „Стамбул” не пропуска да отбележи, че в голямото изкуствено езеро „плува един параход, движущ се с петрол” [27]. А немският генерален комисар за международни и световни изложения Херман Хилгер издава за Търговските и занаятчийските камари на Германския райх още през септември 1892 г. брошурата „Първото национално изложение на България във Филипопол 1892 г.” с ценни сведения, между които и озадачаващото твърдение: „В двете общо 7 000 квадратни метра големи езера **миниатюрни парни лодки** (подч., И.А.) правеха своите развлекателни обиколки” [28, с. 20].

И до днес остава пълна загадка кой проектира корабчето „Ангел Кънчев”, къде е изработено и как е превозено до панаирното езеро в Пловдив? То е създадено през периода 18 март – 29 юли 1892 г., т.е. за четири месеца, а това е близо **четири-пет пъти по-кратко време** от продължителността на проектирането и построяването на парния катер „Амалия”, завършен през предната година във Флотския арсенал в Русе!



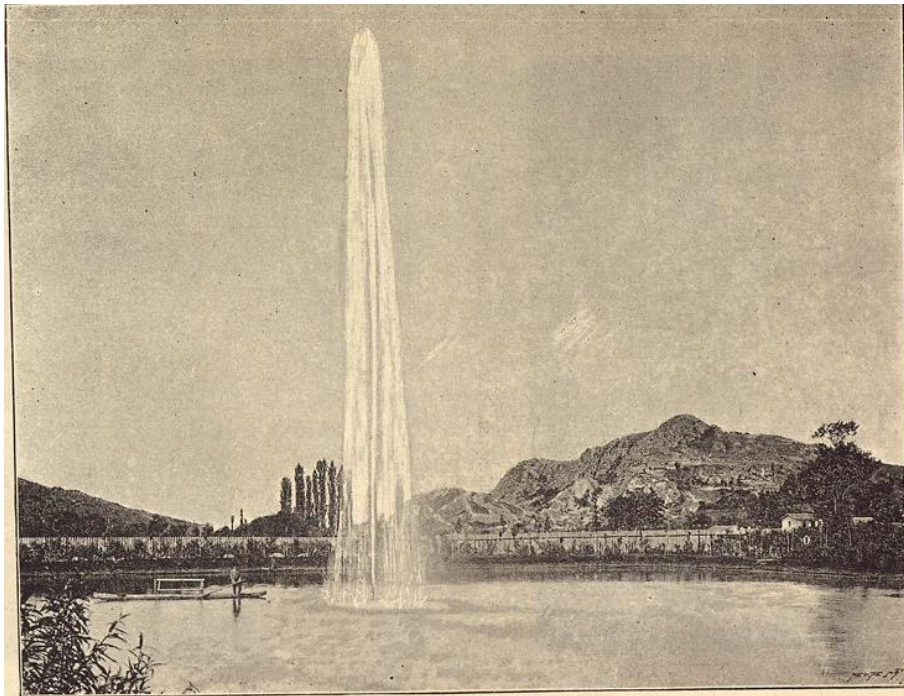
Парният катер „Амалия”, около 1891 г. Снимката е от фонда на Военноморския музей.

От 1992 г. [1, с. 141] до наши дни [29] се разпространява версията, че конструктор на корабчето „Ангел Кънчев” бил инженер-механик Й. Симеонов. Досега обаче **това твърдение не е подкрепено с нито една препратка** към източник от времето на събитията, колкото и несигурен да

е той. Доколкото през юли 1892 г. пловдивски вестник съобщава, че параходчето „**пристигна вчера в града ни**” (подч., И.А.) [17], със сигурност може да се твърди, че строежът на плавателния съд е извършен извън Пловдив. Но къде – в България или извън страната? Ако се отчете фактът, че по онова време Й. Симеонов живее в София, би могло да се приеме, че корабчето е построено там и след това до Пловдив е използван железопътен транспорт, но дали БДЖ са разполагали с подходящи за целта открити товарни вагони? [30].

Каква съществена техническа новост е внедрена в конструкцията на параходчето „Ангел Кънчев” и дали то наистина е задвижвано с парна машина

В началото на септември 1892 г. вестник „Свобода” съобщава за голямото езеро в Изложението: „по него се разхождат една хубава враница, работена в Тутракан, и едно параходче, което се движи с **парна машина, топлена с петрол** (подч., И.А.). Много от пловдивчаните, които не са видели параходи, отиват там да си съставят понятие за мореплаването. В това езеро има и риби, които трябвали да идват да получават храната си при всяко биене на звънец. Трябвало, но не го правяли! Види се, че те не приемат да ги смятат за пенсионерки” [33, с. 2].



Голямото езеро на Пловдивското изложение 1892 г. (Фотография на Иван А. Карастоянов). – Сп. „Светлина”, 1892, № 9, с. 205.

По онова време нашенските вестникари предпочитали да смятат най-вече подир балона на френския въздухоплавател Йожен Годар вместо към параходчето в панаирното езеро. Те разточително описват многобройните полети на балона, но никой не се сеща да публикува по-подробно описание на забележителния плавателен съд, респ. конструкцията му, не публикуват нито една негова снимка, анонимен остава екипажът му. Всъщност това е косвено доказателство, че все пак към 1892 г. българите са далеч-далеч по-запознати с мореплаването в сравнение с въздухоплаването, макар че трийсетина години по-късно видни активисти на Българския народен морски сговор упорито ще разпространяват пропагандната измислица за българина, който бил толкова чужд на морето, че, видите ли, дори къщите си строил с гръб към него.

Очевидно през 1892 г. в Пловдив не си дават сметка, че **енергетичната уредба на корабчето „Ангел Кънчев” представлява далеч по-голяма техническа новост от френския балон.** За нейното обяснение са възможни две версии.

***Първа версия.** Корабчето се задвижва от парна машина, използваща парен котел с течено гориво (петрол), а не въглища.*

За да се оцени това техническо постижение от гледище на проектирането, строежа и експлоатацията на плавателни съдове, трябва да се вземе предвид историята на внедряването на течното гориво в световното и българското корабоплаване към 1892 г. Историята на съвременната нефтена индустрия започва през 50-те години на XIX в., в началото на 60-те години започват опитите за внедряването на нефта като гориво за корабните парни котли [34], но **до началото на XX в. парните котли на военните и гражданските кораби в цял свят използват като гориво изключително въглищата.** Разширяването на превоза на течни горива през втората половина на XIX в. намалява цената на нефтените остатъци (мазута) и тяхното използване за корабно гориво постепенно става изгодно, но във връзка с това трябва да се създадат три важни условия:

- да се намерят достатъчно съвършени методи за изгарянето на нефтените остатъци;

- да се подобри конструкцията на парния котел така, че да се избегне бързото и преждевременно износване на задната стена на горивната

камера, причинено от по-високата топлотворна способност на течното гориво в сравнение с каменните въглища [35, с. 104];

- да се организира редовното снабдяване с течно гориво в цял свят [36, с. 134].

Отначало конструкторите се опитват да приспособят парните котли, използващи въглища, да работят с течно гориво [37]. След като не получават желаните резултати, едва през последните две десетилетия на XIX в. те се насочват към създаването на парни котли, проектирани специално за течно гориво. За това развитие известният флотски специалист инж. Георги Буков отбелязва през 1921 г.: „Първите робки (плахи, И.А.) опити за използването на нафтеното отопление на котлите се започнаха в 1895 г., поставяйки на обикновените котли с въглищно отопление по една форсунка за нефт [...] От 1910 г. насам се строят обикновени котли с чисто нафтенно отопление [...]” [39, с. 4].

Българските флотски специалисти следят бавния процес на разпространение на течното гориво във военното корабоплаване през XIX в. предимно по солидното руско списание „Морской сборник”. То се получава от Флотилията и Морската част още от 1885 г. и периодично предлага информация за опитите да се внедрява течното гориво в корабната енергетика [36], [40] до [45]. Първият голям руски боен кораб, на който е внедрено течно гориво, е ескадреният броненосец „Ростислав”, който влиза в експлоатация през 1900 г. (с мазут работят само половината от парните му котли, но поради недостатъци те преминават на въглища през 1904-1905 г.) [46]. Впрочем, в първите две български книги за корабни парни котли, преведени от руски език през 1899 г., течното гориво дори не е споменато като бъдеща възможност [2, с. 236].

Ако за задвижването на корабчето „Ангел Кънчев” Й. Симеонов е използвал наистина парен котел с течно гориво, откъде е успял да го достави за изключително краткото време за проектиране и построяване (не повече от четири месеца!)? Поне досега не успях да открия, вкл. в интернет, производител, който към 1892 г. да предлага такъв на практика миниатюрен парен котел, подходящ за плавателен съд с ширина не повече от 2,3–2,5 метра.

Втора версия. *Корабчето се задвижва от двигател с вътрешно горене.*

На практика единственият аргумент за евентуалното използване на парна машина за задвижването на панаирното корабче през 1892 г. е

фактът, че вестникарите от онова време използват термина параход. Известни са ми немалко съвременни автори, които лековато прилагат езиковедски подход при използването на стари източници, включително архивни, пренебрегвайки основни принципи в историографията на техниката. Например известно е явлението, че понятийно-терминологичният апарат в една или друга област на науката и техниката се развива постепенно и нерядко един термин се запазва през годините, означавайки обаче ново понятие, а не старото. Припомням, че съвременната компания **Параходство** „Български морски флот” АД експлоатира изключително **моторни** кораби, а не параходи, тези кораби имат **метални** корпуси с **дейдвудни** устройства, а англицизмът дейдвуд означава буквално „мъртво дърво”, т.е. този термин е останал от епохата на ветроходния флот, когато корпусите са били изключително дървени.

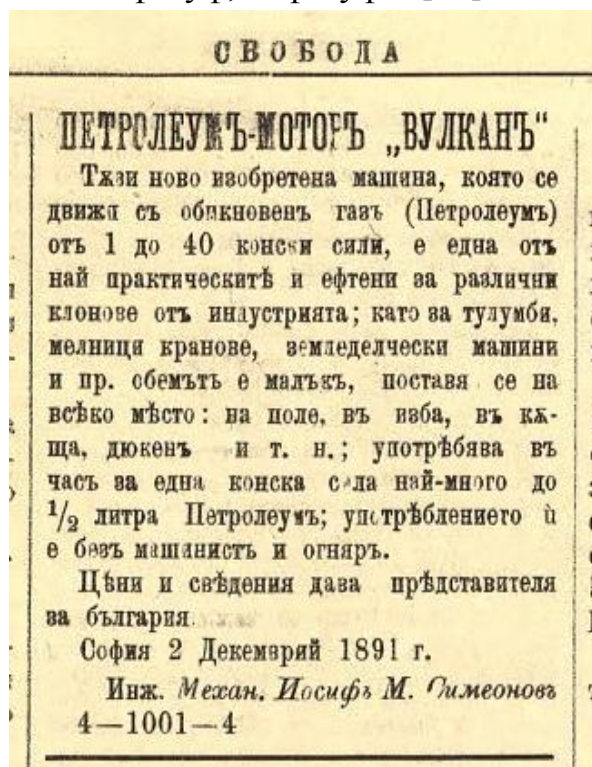
А каква е терминологичната практика към края на XIX в.? Само няколко примера за това:

- от 1 септември 1884 г. (н. ст.) в света влизат в сила Правила за предпазване от сблъскване на корабите на море. Те са изработени от Великобритания, но са приети от над 30 страни, включително САЩ и Германия. Според тези Правила, „Названието парен трябва да се дава на всеки кораб, придвижващ се посредством машина” [47, с. 178]. Две години по-късно в Германия е построен плавателен съд, задвижван от двигател с вътрешно горене и по силата на споменатото определение той също е параход, а не моторен кораб;

- в литературата се използват термини като „парен катер с нефтен двигател”, „параход с газов двигател”, „електрически параход”, „автомобилен параход”. Всъщност до средата на XX в. обичайна практика е моторните кораби да се наричат параходи. През XIX и началото на XX в. често пъти използват и термина „парна воденица”, вместо „парна мелница”.

Тези и други подобни примери от старата техническа терминология не доказват, че параходчето „Ангел Кънчев” е моторница, но подсказват, че трябва да се търси разумно историко-техническо обяснение на факта, че параходчето използва течено гориво и при това то въпреки евентуалното наличие на парен котел, **на практика влиза в действие необичайно бързо**, което е направило силно впечатление на автора на кратко съобщение за него и той описва това образно така: „Седнеш вътре,

драснеш кибрит, запалиш петрола (подч., И.А.) и параходчето земе да вика паф-пuff, паф-пuff!” [20].

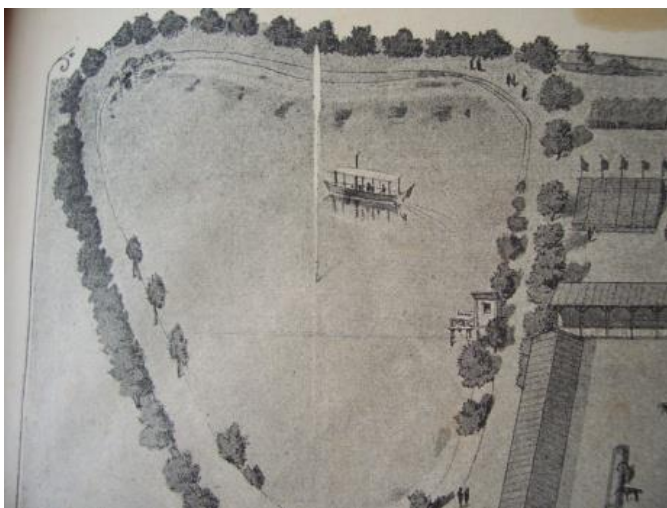


Реклама във вестник „Свобода”, №

697, 16 дек. 1891, с. 4.

Издирвайки сведения за загадъчното панаирно параходче, попаднах на неизвестния досега факт, че през декември 1891 г. столичният вестник „Свобода” помества реклама от инженер-механик Й. Симеонов като представител за продажба на петролеум-мотор „Вулкан” с мощност от 1 до 40 к.с. [9]. Тъй като рекламодателят е от Русе, който е седалището на Флотилията и Морската част по онова време, и е завършил техническа специалност в Германия, допускам, че е следял развитието на морската техника и е бил информиран за факта, че през 1886 г. на река Некар влиза в действие моторен плавателен съд и двигателят с вътрешно горене постепенно навлиза в корабостроенето. Засега обаче не откривам първоизточници с технически данни за моторите „Вулкан”, произвеждани към 1892 г. Само отбелязвам, че още през 1894 г. в България се появява реклама за продажба на двигатели с вътрешно горене, предназначени за лодки [48], [49].

Известни са схематични изображения на корабчето „Ангел Кънчев”, но тяхната достоверност е несигурна, т.к. не е потвърдена с фотографии от онова време.



Отляво – Част от картата „Поглед на изложението „от птичи полет”, публикувана във в. „Нашето първо изложение” (Пловдив), 1892 г.;

Отдясно – Част от карта на Пловдивското изложение, представлява по-късно графично изображение на корабчето „Ангел Кънчев” -

<http://podtepeto.com/besedka-za-grada/gradinata-car-simeon-veliki-i-spoment-za-prvoto-blgarsko-izlozhenie-prez-1892g/>

Три месеца след официалното закриване на Пловдивското изложение пазарджишкият вестник „Прогрес” публикува коментар за забележителното събитие, в който отбелязва: „А колкото за балона, куклите, хързълката и **вапорчето** – те можеха да се фотографират и изпратят не само във всяка община, но и на всеки гражданин заедно с една обяснителна книжка” [51]. Искане ми се да вярвам, че в архивите на видните наши държавници, посещавали преди 125 г. Изложението, както и в семейни архиви (особено на пловдивчани) все пак са запазени фотографии с корабчето „Ангел Кънчев”.

Литература и бележки

1. **Чудото, наречено Първо пловдивско изложение.** С., ВИК „Св. Г. Победоносец”, УИ „Св. Кл. Охридски”, 1992. 152 с.

2. **Алексиев, Иван.** Омаяни от кораби мъже. Дейци на българското корабостроене и кораборемонт до 30-те години на XX в. В 2 т. Т. 1. Варна, ИК „Морски свят”, 2006. 431 с.

3. В историческата литература, вкл. в интернет, е известно само името Йосиф М. Симеонов, а инициалът М. на бащиното име остава неизвестен; в периодичния печат от 1892 г. собственото име се среща във формата Иосиф. В новоиздирения британски патент № 14 404 от 1905 г. е

използвано името **Josef Marinof** Simeonoff [4] и поради това тук приемам формата **Йосиф Маринов** Симеонов.

4. **GB 190540404-A. Tell-tale or Time Check Clock.Inventor:**
Simeonoff Josef Marinof, Popoff Georg. –
<http://www.directorypatent.com/GB/190514404-a.html>

5. **Танчев, Иван.** Учението на българи в чужбина (1879–1892). С., Изд-во на БАН „Марин Дринов”, 1994. 219 с.

6. **Танчев, Иван.** Германският принос в подготовката на българска интелигенция с инженерно-техническо образование (1878-1912). – В: Историята – професия и съдба. Сборник в чест на 60-годишнината на член-кореспондент д. ист. н. Георги Марков. С., Център за изследвания на българите ТАНГРА ТанНакРа ИК, 2008, 121-148. Дълга благодарност на д-р Румяна Кацарова от РИМ - Пазарджик, която ми предостави ксерокопие от тази труднодостъпна за мен статия.

7. Техникум Митвайда в Германия е основан през 1867 г., през 1935 г. е преустроен в Инженерно училище Митвайда, 1969 г. става Висше инженерно училище Митвайда, от 1990 г. – Висше училище Митвайда -
https://de.wikipedia.org/wiki/Hochschule_Mittweida#Geschichte

8. Особеностите на българската нормативна уредба за легализацията на дипломите от чуждестранни технически учебни заведения, респ. съответните професионални технически титли, през периода от Освобождението 1878 г. докъм началото на 40-те години на XX в. не са предмет на настоящата публикация. Тук само отбелязвам, че по онова време в България се използват титлите: кондуктор, механик, инженер-кондуктор, инженер-механик, инженер-техник, инженер-механик-асистент, механик-асистент, асистент-инженер, инженер. Тъй като в Германия завършилите **средни** технически учебни заведения получават титлата **Ingenieur**, техни български възпитаници при завръщането си в България нерядко са спекулирали с буквалния превод на тази титла, макар че само завършилите **германски висши** технически учебни заведения и получили титлата **Diplom-Ingenieur** при легализирането на германските дипломи получават правото да ползват титлата инженер. По-подробно обосновах тези особености през 2006 г. при представянето на биографиите на Николай Тошкович [2, с. 103, т. 34], Никола Димков [2, с. 177, т. 26.2] и Константин Божков [2, с. 299, т. 50].

9. **Петролеум-мотор „Вулкан”**. – Свобода, № 687, 3 дек. 1891, с.4; № 688, 4 дек. 1891, с. 4; № 696, 14 дек. 1891, с. 4; № 697, 16 декември 1891, с. 4.

10. **Controleur chronométrique. France Patent 355979-A.** – <http://www.directorypatent.com/FR/355979-a.html>

11. Всички дати до 31 март 1916 г. са по Юлианския календар (стар стил).

12. **Протокол 54. Март 11.** – Нашето първо изложение (Пловдив), № 26, 13 юни 1892, с. 7.

13. **Протокол 57. Март 18.** – Нашето първо изложение (Пловдив), № 27, 20 юни 1892, с. 7.

14. **Г-н Партел, известния търговец от София, ...** – Нашето първо изложение (Пловдив), № 29, 4 юли 1892, с. 6.

15. През септември 1892 г. вестник „La Bulgarie” неправилно съобщава, че корабчето „Ангел Кънчев” било построено по инициатива на Лудвиг Партел [16]. Издателят на този вестник или не е чел публикуваните три месеца по-рано протоколи на Управителната комисия, доказващи, че Й. Симеонов е истинският инициатор за появяването на корабчето, или съзнателно заблуждава читателите.

16. **Description generale de l'Exposition.** – La Bulgarie, № 454, 22 септ. 1892, с. 2.

17. **Дневни новини.** – Пловдив (Пловдив), № 80, 30 юли 1892, с.3.

18. **Вчера за пръв път се развълнува в изложението езерото от параходчето „Ангел Кънчев”.** ... – Нашето първо изложение (Пловдив), № 33, 2 авг. 1892, с. 8.

19. **Параходчето „Ангел Кънчев” не веднъж вече издържа изпита си...** – Нашето първо изложение (Пловдив), № 35, 15 авг. 1892, с. 5.

20. **Параходчето.** – Балканска зора (Пловдив), № 700, 15 авг. 1892, с. 3.

21. **Новини от изложението.** – Свобода, № 892, 25 авг. 1892, с. 3.

22. **Новини от Изложението. ... Пловдив, 8-й септ. 1892 год.** – Свобода, г. VI, № 905, 10 септ. 1892, 2-3.

23. **La scene se passé à l'Exposition.** – La Bulgarie, № 462, 23 окт. 1892, с. 3.

24. **Балчев, Владимир.** Езерото – едно от петте чудеса на градината Цар Симеон. – <http://podtepeto.com/besedka-za-gradina/ezeroto-edno-ot-pette-chudesana-gradinata-car-simeon/> (Публикувано 3 юни 2015 г.).

25. **Обновената Цар Симеонова градина.** – <http://landscapeproject.eu/2016/07/26/tcar-simeonova-gradina/> (Публикувано 26 юли 2016 г.).

26. **Балчев, Владимир.** Пепиниера и езеро – перлите на Източна Румелия. –

<http://www.marica.bg/%D0%BF%D0%B5%D0%BF%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%B5%D1%80%D0%B0-%D0%B8-%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D1%80%D0%BE---%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B5-%D0%BD%D0%B0-%D0%B8%D0%B7%D1%82%D0%BE%D1%87%D0%BD%D0%B0-%D1%80%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BB%D0%B8%D1%8F-news671200.html> (Публикувано 28 ноем. 2016 г.).

27. **Впечатлението на чужденците по изложението.** – Свобода, № 888, 20 авг. 1892, с. 2.

28. **Hillger, Hermann.** Die erste nationale Ausstellung Bulgariens in Philippopel 1892. Wien, Verlag von Moritz Perles, 1892. 24 S. –

<https://bildsuche.digitale-sammlungen.de/index.html?c=viewer&l=de&bandnummer=bsb00105824&pimage=00007&v=100&nav=>

29. **Ръждавичка, Евелина.** Първото пловдивско изложение и „чудесата” на модерния свят. - <http://www.bulgc18.com/Science/Eva.htm>
Това е едноименният доклад на авторката, представен на интердисциплинарната научна конференция „Наука, техника, модернизация”, София, 12-13 окт. 2007 г. - http://bulgc18.com/?page_id=146

30. Проучването на превозните възможности на БДЖ към 1892 г. е задача за историк на железопътния транспорт. За корпуса на корабчето „Ангел Кънчев” е известна само дължината – „около 10 метра” [20]. Ако се приеме, че съотношението дължина/широчина на този корпус е приблизително същото като това на построения през 1891 г. в Русе парен катер „Амалия”, т.е. 14,7:3,4 м или **4,3** [2, с. 321], то широчината на корабчето „Ангел Кънчев” е била ок. 2,3 (не повече от 2,5) м. За сведение посочвам, че към 1876 г. в австрийските железници се използват открити товарни вагони с вътрешна дължина на коша 6,0 - 6,3 м и вътрешна широчина на коша 2,4 м [31, с. 103], а към 1895 г. в германските железници – с дължина между буферите 4,9 – 7,0 м [32]. Доколкото към 1892 г. БДЖ използва вносни товарни вагони, превозът на извънгабаритното панаирно корабче вероятно е представлявало немалка трудност.

31. **Petzholdt, Alphons.** Studien über Transportmittel auf Schienenwegen und Transportbetrieb. Braunschweig, Friedrich Vieweg und Sohn, 1876. XXIV, 481 S., 3 Tabellen. –

<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=nyp.33433004640813;view=1up;seq=135>

32. **Ehemalige Güterwagen.** – <http://www.kj-1.de/kj-1-geschichte/ehemalige-fahrzeuge/ehemalige-guterwagen/>

33. **Б. Цар Симеоновата градина.** – Свобода, г. VI, № 903, 7 септ. 1892, 2-3.

34. **Нефтяное отопление судовых котлов**, применяется с 1862 г., когда англичанин Дж. Бидль ... – https://ru.wikisource.org/wiki/%D0%92%D0%AD/%D0%92%D0%A2/%D0%9D%D0%B5%D1%84%D1%82%D1%8F%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D0%BE%D1%82%D0%BE%D0%BF%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D1%81%D1%83%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D1%85_%D0%BA%D0%BE%D1%82%D0%BB%D0%BE%D0%B2

35. **Костомаров, В. М.** Из деятельности Русского технического общества в области машиностроения. М., Машгиз, 1957. 179 с.

36. **Ф. Г.** Успехи и развития морского машиностроения. Лекция W. Parker в Собрание Корабельных Инженеров в Ливерпуле, 29 июля 1886 г. – Морской сборник, 1887, № 3, Н. о., 115-134.

37. Тук използвам обобщаващия термин течно гориво, т.к., от една страна, историята и уточняването на понятийно-терминологичния апарат в областта на гориво-смазочните материали (ГСМ) е тема за отделно проучване, а, от друга, **досега тази тема дори не е формулирана като проблем в историографията на българската техника, камо ли по нея да има поне една публикация.** До средата на XX в. в българската научно-техническа литература (да не говорим за популярната) са разпространени всевъзможни термини за ГСМ, а често пъти те не са обяснени със съответни технически характеристики, вследствие на което нерядко днес е трудно да се определят съответните съвременни еквивалентни термини и понятия. Например авторът на статия от 1921 г., посветена специално на внедряването на течното гориво в корабоплаването, прави следното терминологично „разяснение”: „Бензин, бензол, ергин петрол, газол, парафин и т.н. въглеводоради (така е в оригинала, И.А.), с различна връзка на съставлящите ги С и Н, т.е. всички са *масла*, известни в наши дни като *течно гориво*. Ний ще наричаме течното гориво „масло”. Ний напомним плавателния съд с маслен двигател *маслоход*, както правим същото с плавателния съд с парна машина, като го наименуваме *параход*!” [38, с. 10]. Обърнете внимание, че този технически език е три десетилетия след построяването на „Ангел Кънчев”. Към него допълвам и следните примери от онова време: волтол, газ, газов бензин, земно масло, каменно масло,

керосин, колзово масло, лигроин, лигронк, мазут, маслено гориво, нафт, нефтено гориво, петролеум, петролов етер, пъкура, светително масло, соларно масло, солвентнафта, тежко масло, тежко нефтено гориво, тежък бензин, цимоген.

38. **Т. С.** Маслото като гориво в световното мореплаване. – Техник, № 12, 1 авг. 1921, 10-12. Авторът Т. С. е Тодор Стоилов от Русе – първият механик на първата българска подводница.

39. **Буков, Г.** Кратък исторически очерк на развитието на корабните двигатели. – Бълг. техник (Варна), г. II, 1921, № 10, 2-5.

40. **Блюммер, А.** К статъе: „Паровой котел с нефтяного топкою и приборами по системе инженер-механика Н. Пашинина”. – Морской сборник, 1888, № 2, Н. о., 117-129.

41. **Пашинин, Н.** ст. инж. мех. Нефтяное отопление паровых котлов вообще и опыты его применения на миноносках. – Морской сборник, 1888, № 3, Н. о., 143-166.

42. **Борман, А. Н.** Жидкое топливо как груз военного судна. – Морской сборник, 1893, № 4, с. 73, 74. ?

43. **Сваричевский, В.** Заметки о нефтяном отоплении на судах Каспийского моря. – Морской сборник, 1893, № 6, Н. о., 51-62. Черт.

44. **Линдстрем.** Опыты с нефтяным отоплением на миноносках и миноносцах. – Морской сборник, 1894, № 2, Н. о., 87-115.

45. **Голов.** Нефтяное отопление паровых котлов на военных судах. – Морской сборник, 1897, № 11, с. 101 – 112.

46. **Ростислав (броненосец).** – [https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%81%D0%BB%D0%B0%D0%B2_\(%D0%B1%D1%80%D0%BE%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D0%BE%D1%81%D0%B5%D1%86\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%81%D0%BB%D0%B0%D0%B2_(%D0%B1%D1%80%D0%BE%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D0%BE%D1%81%D0%B5%D1%86))

47. **Проект новых правил для предупреждения столкновений судов в море, составленный Международною морскою конференциею в Вашингтоне.** – Морской сборник, 1890, № 3, Н. о., 177-200.

48. **Петролейни мотори на Ф. Свидерски (най-нова система Capitaine) стоящи и подвижни,** от 1-16 конски сили... – В: Български алманах за 1894 г. С., печ. Либералний клуб, 1894, с. 67.

49. Тук споменавам само една от най-известните версии за ранната история на моторните плавателни съдове, разпространявана предимно от немски историци на техниката. Според френски историци на техниката, френският изобретател Етиен Леноар още през 1861 г. построява опитна

моторна лодка с двигател с мощност 2 к.с. [50]. Ранната история на моторното задвижване в корабостроенето (до началото на XX в.) е тема за отделно разглеждане.

50. **Étienne Lenoir (Erfinder).** –

[https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%89tienne_Lenoir_\(Erfinder\)#Boote](https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%89tienne_Lenoir_(Erfinder)#Boote)

51. **След Изложението.** – Прогрес (Т.-Пазарджик), г. I, № 14, 13 февр. 1893, 203-204.

Иван АЛЕКСИЕВ