ЗА ПОДОЗРИТЕЛНОСТТА НА ЕДИН ЧИТАТЕЛ НА „МОРСКИ ВЕСТНИК”

Алергичен съм към социалните мрежи на интернет и не участвам в нито една от тях. Сайтът на „Морски вестник” има опция за посещаване на страницата му във Фейсбук, но при издирване с помощта на Гугъл тя нерядко е блокирана с диалогов прозорец, изискващ регистрация, която веднага отказвам. На 10 октомври т.г., след поместването на писанието ми за първия дизелов кораб в света [1], имах късмет и така научих за мнението на г-н Иван Адамов, когото нямам честта да познавам:

„Интересна статия с качествена информация и антируски апломб, сякаш в случая това е най-важният акцент на материала, а не кораба, дизела и т.н. Не звучи добре за историк (и неговите произведения) да се плъзга по плоскостта на идеологемите” (Публикувано 10 окт. 2022 г.).

При всичкото ми уважение към читателско мнение не мога да се съглася с **откровеното идеологическо пристрастие** на г-н Ив. Адамов, който, ръководейки се от очевидно **проруските си предпочитания** (или мечтания, знам ли?), твърде лековато ми приписва някакви си идеологеми, поучавайки ме, като как да съчинявам **политкоректно** историко-**техническите** си текстове. Истина е, че „Морски вестник” е орган за „**морска политика**, бизнес и култура”, но претенцията на конкретния читател **няма нищо общо с МОРСКАТА** политика, а е вдъхновена по-скоро от друга една политика **...** Благодарение на огромните възможности на интернет, полагам усилия в статиите си да представям сравнителен **критичен** анализ на мнения на чуждестранни специалисти по дадена тема не само от Русия, но, например, от Германия, Англия, САЩ, Франция, Италия, Бразилия, Испания, Гърция, Нидерландия, Швеция и Полша, но защо ли г-н Ив. Адамов е **загрижен да не критикувам единствено руски автори**? Странна логика на читател, решил да ме поучава за обективност.

Мнението на г-н Ив. Адамов беше повод да си спомня за негов предшественик с подобна философия за **морската** история. До 1989 г. у нас една от темите „табу” за публикуване беше бомбардировката на Варна на 14 (27) октомври 1915 г. от ескадра на **руския** императорски флот. Около 1990–1991 г., когато идеологическото цензуриране беше вече отпаднало, д-р Вълкан Вълканов (днес професор) публикува в сп. „Морски свят” статия за това премълчавано години наред събитие. Няколко броя по-късно същото списание помести статия от автор, който критикуваше д-р В.

Вълканов, че публикацията му била пристрастна, занимавала читателите с дребнотемие (заглавието на статията на опонента беше „Клада от съчки не става” или нещо в този дух) и, в крайна сметка, цинично заключаваше, че, видите ли, българите да проявят разбиране към братския руски флот, защото бил спазен принципът „На война като на война”… Впрочем, проф. В. Вълканов публикува в наши дни **монографията „Русия, Черноморските проливи и България”** (2016 г.). Тъй като наскоро се навършиха 110 г. от началото на Балканската война, припомням **мнение от 1912 г. на руския** капитан II ранг (бъдещ съветски вице-адмирал) Александър Василиевич Немитц (1879–1967 г.): „… в Черном море, действительно, **Россия всегда** придется имет отдельный флот, **до тех пор, пока она не присоединит Босфор и Дарданелы к своей государственной территории**” (болд, И.А.) [2, с. 61]**…**

Имам предостатъчно професионални основания като историк на техниката да **уважавам руската школа по историография на науката и техниката**. Само два примера за това:

Пример 1. Руската историография на техниката по правило предлага задълбочени комплексни проучвания по конкретен клон на техниката, които са направени предимно въз основа на руски източници, но авторите ползват и трудно достъпна чуждестранна литература (обикновено на немски, англ. и френски). В западноевропейски и американски публикации по история на техниката много рядко се срещат руски източници.

Пример 2. Докато през периода 40-те–средата на 60-те години в Съветския съюз в историографията на науката и техниката наистина се шири подходът „Россия – родина слонов”, **чест прави на съветската историография**, че през 1969 г. беше издадена **академичната** монография „Джемс Уатт – изобретатель паровой машины”. Естествено става дума за **универсалната** парна машина, за която до 1969 г. съветската пропаганда претендираше, че била дело на Иван Ползунов. В интерес на истината обаче, **през последните 10-15 години в руската историография на науката и техниката се забелязва процес на завръщане към времената на пропагандната политика от средата на миналия век**. Например, в официалния сайт на Съюзната държава (наддържавно обединение на Русия и Беларус, осн. 1996 г.) [3] е поместена статия за Иван Ползунов, която постановява следното: „Автором одного из самых прорывных изобретений человечества – паровой машины – считается англичанин Джеймс Уатт. **Обидно – ведь первенство в этом изобретении принадлежит России** (болд, И.А.). Уатт пользуется мировой славой, а русский изобретатель Иван Ползунов, сделавший двигатель на 18 лет раньше англичанина, фактически забыт на родине...” [4].



Павел Кузмински, 1885 г. в Русе – https://www.morskivestnik.com/mor_kolekcii/izsledwaniq/images/MVkKUZMINKI2.pdf

От 1980 г. досега, **сиреч 42 години**, през свободното си време съм проучвал и популяризирал живота и делото на **руския** изобретател Павел Кузмински (1840–1900 г.), без изобщо да се смущавам от „вятъра на промяната" след Десети ноември. Читатели, които имат спомени за обществените процеси у нас в периода 1900–1993 г. положително ще потвърдят разгорещените конфликти между привържениците на двете основни политически сили по онова време. На 25-26 септември 1990 г. в Русе се проведе научна конференция, посветена на 150 години от рождението на П. Кузмински. Моя милост представи пленарния доклад, посветен на живота и делото му, без да се съобразявам с тогавашната доста изострена антисъветска и антируска обстановка. В двутомника ми „Омаяни от кораби мъже" (2006 г.) **най-обемистата биография е на този руски изобретател – 95 стр.**, от които 35 стр. – научен апарат от 362 поз. (освен бълг., има руски, немски, англ., амер. и полски източници). Досега съм публикувал статии за общо 145 дейци (българи и чужденци), от които **най-много публикации – 24**, съм посветил на **руснака П. Кузмински.** Но никой досега не ме е обвинявал в проруска пропаганда, защото представям историко-**техническо** четиво.

Някои читатели положително знаят, че съм завършил в ГДР (1968 г., днес във ФРГ). Формално погледнато, би трябвало ревностно да отстоявам

претенциите на немски историци за научно-технически постижения. Разбиранията ми за обективност са ме задължавали обаче в публикации за ранната история на автомобила да обосновавам приоритета на французите и да критикувам немски, руски, български и др. историци, които изопачават историята на автомобила, приемайки, че той бил немско изобретение.

Първата ми публикация е от 1971 г. [5], междувременно съм публикувал над 1720 заглавия (статии и книги) и повечето от тях (над 90 на сто) са на историко-технически и морскоисторически теми. Почти всички съдържат **критични** сравнителни анализи на автори, публикували по конкретната тема преди мен, и, съвсем естествено, случва ми се някой засегнат автор, или пък негов „адвокат" да реагира писмено или пък, особено през периода 1981–1989 г. (заради господството на тогавашната цензура), да налагат забрана за публикуването на ръкописа ми. **Досега обаче никой не ми е приписвал идеологически пристрастия**, макар че ми се е случвало да засягам руски автори или събития от периода 1944–1989 г. Впрочем, в първата си публикация **критикувах остро замърсяването на българската корабостроителна терминология НАЙ-ВЕЧЕ С РУСИЗМИ** [5]. Но дори тогава, сиреч в условията на идеологическа цензура, никой не се престара да опонира, че си позволявам антируска пропаганда. Все пак публикацията ми е посветена на **езиковедски**, а не на политически въпрос.

Бих приел с уважение критика на всеки читател, вкл. на г-н Ив. Адамов, ако той провери използваните от мен източници и установи, че те не са цитирани коректно и това е повлияло на достоверността на резултатите. С благодарност бих приел и критични бележки въз основа на неизвестни за мен източници, които съдържат полезни допълнения по темата или пък противоречат на публикувани от мен сведения и поради това се налага допълнителен критичен анализ за достоверно възстановяване на събития от миналото. За сведение на споменатия читател **право на автора е** да избира основните въпроси на публикацията си, а в конкретния случай това са: 1. Кратка история на създаването на първия дизелов двигател; 2. Кой дава идеята за използването на дизеловия двигател в корабостроенето (руснакът К. Боклевски или друг специалист); 3. Кой е първият в света кораб с дизелово задвижване (руският „Вандал" или друг). Като оставя настрана точка 1, в точки 2 и 3 дългогодишните претенции на безброй руски автори за руски приоритет са представени от

мен **обективно и достоверно**! Критиката ми към руските автори е **коректна**, защото е насочена **единствено към професионалните** им твърдения и не си позволявам никакви нападки към личността на авторите. Нямам абсолютно никаква вина за факта, че критикуваните от мен руски автори от средата на миналия век до наши дни безсъвестно са си позволявали да изопачават ранната история на дизеловия двигател в корабостроенето, използвайки рафинирания метод на полуистината. Оставам с впечатление обаче, че г-н Ив. Адамов твърде лековато се е подхлъзнал на плоскостта на практикуваната понастоящем у нас проруска реторика (засвидетелствана с термини като „антируски апломб" и „идиологеми"), макар че в статията ми става дума за историята на **технически** събития, а не за актуална политика у нас и по света. Впрочем, в реториката похватът на уважаемия читател се нарича „подмяна на тезиса" [6].

Литература и бележки

1. **Алексиев, Иван.** „Le Petit Pierre" – първият в света плавателен съд, задвижван с дизелов двигател (1903 г.). По случай 125 г. от създаването на първия дизелов двигател (1897 г.). – https://morskivestnik.com/compass/news/2022/102022/102022_13.html (Публикувано 10 окт. 2022 г.).

2. **Немитц, Александр**. Морской вопрос в России. – Морской сборник, 1912, № 5, Неоф. отд., 17-77.

3. **Съюзное государство**. – https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D1%8E%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D0%B3%D0%BE%D1%81%D1%83%D0%B4%D0%B0%D1%80%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE

4. **Лоськов, Виталий.** Иван Ползунов – создатель „огненного двигателя". – https://www.postkomsg.com/history/198956/

5. **Алексиев, Иван**. За необходимостта от единна техническа терминология в българското корабостроене и корабоплаване. – Инф. бюлетин на НИПКИК, 1971, № 6, 27-31.

6. Преди 1989 г. цензурата понякога придобиваше комичен (да не казвам – уродлив) характер. През 1971–1973 г. по обществена линия в НИПКИК (по-късно – Институт по корабостроене) бях главен организатор на първите три зимни карнавала „Веселият Нептун". При подготовката на втория карнавал главният художник на карнавала Христо Кирчев (бъдещ

кмет на Варна) ми предложи да измайстори голям плакат с текста „Долу задръжките – да се веселим!” Не видях нищо смущаващо в текста и дадох съгласие. В карнавалната вечер този лозунг беше една от атракциите, защото текстът беше разположен на два реда и придобиваше еротично звучене. Още на следващия ден ме извикаха в партийния комитет и тутакси ми светна червената лампичка какво ме очаква. Преживяването се оказа обаче несравнимо по-неприятно. Праведен член на партийната организация сигнализирал на партийния секретар, че през 1968 г. в Чехословакия безредиците започнали с подобни лозунги на младежите … От еротика, темата стана политическа, но ми се размина само с бележка. Членовете на парткома отлично съзнаваха ситуацията (за мой късмет част от тях участваха в карнавала), но все пак трябваше да откликнат с някакво решение на будната обществена съвест.

Иван АЛЕКСИЕВ