

# МАШИНАТА И ОКЕАНЪТ: ОБРАЗЪТ НА ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКИЯ ПАРАХОД В ПЪТЕПИСИ ОТ 20-ТЕ И 30-ТЕ ГОДИНИ НА ХХ ВЕК<sup>1</sup>

*Мария Русева*  
*Софийски университет „Св. Климент Охридски“*

## THE MACHINE AND THE OCEAN: THE IMAGE OF THE TRANSATLANTIC STEAMSHIP IN BULGARIAN TRAVELOGUES FROM THE 1920S AND 1930S

*Maria Ruseva*  
*Sofia University “St. Kliment Ohridski”*

**Abstract:** The paper focuses on the image of the transatlantic steamship presented in Bulgarian travelogues, which were published in the 1920s and 1930s and which narrated the journey to North and South America. The steamship is seen not only as an opportunity for the traveller to overcome the distance between two ocean ports, but also as a certain type of travelling experience and as a modern achievement which represents a technical and social improvement. Life on the steamship is presented as providing a complete socio-cultural space, which aims to give maximum comfort and cosines for the passenger on the long journey between The Old and The New World.

**Keywords:** travelling, steamship, America, Bulgarian interwar literature, 1920s, 1930s

В статията „Погледи към морето на един, който иска да мине за философ“ (1936) Боян Болгар пише: „В далечината, където синята подвижност – морето, и синята неподвижност – небето, се допират, отминава [...] парахода „Цар Фердинанд“ голям колкото детска играчка“ (Болгар/Bolgar 1936: 357). През погледа на наблюдаващия от брега човек внушителният образ на парахода се позиционира в миниатюра съобразно мащабите на хоризонта, а плаването в открито море може да изглежда измамно далечно и по детски недостижимо. Ако се обърне обаче перспективата и се потърси погледът на наблюдаващия от палубата на кораба към

---

<sup>1</sup> 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.

брега, то параходът възприема функцията да отделя човека от твърдостта на земята и има потенциала да го превърне от пасивен съзрцател в действен откривател. За модерния човек от 20-те и 30-те години на XX век параходът<sup>2</sup> от XIX век е естествена част от техническото отмерване на света посредством своята безусловна точност и бързина на задвижване от парните машини. За разлика от своя предшественик – ветрохода, благодарение на парната машина, поставена в сърцето на парахода, последният става независим от вятъра, а морската стихия започва да се мисли (макар не напълно) като сравнително овладяема. Параходът интригува човека не само като възможност за придвижване и преодоляване на определен тип водно пространство, но и от гледна точка на преживяване на пътя и като предизвикателство при неговото техническо усъвършенстване. В българската литература между двете световни войни параходът като художествен образ намира израз в творчеството на автори като Елисавета Багряна, Дора Габе, Пантелей Матеев и др., а плаването с параход се превръща в обект на внимание в редица произведения на Борис Шивачев („Писма от Южна Америка“, 1932), Светослав Минков („Другата Америка“, 1938), Матвей Вълев (повестта „На котва“, 1938; сборниците с разкази „Радост в живота“ и „Отсам и отвъд“, 1940), Яна Язова (романът „Капитан“, 1940), Антон Динев („Една екскурзия до Цариград и Атина“, 1926), Андрей Маркович („Из южните страни“, 1930) и др. В тях добиват очертания водещи морски и презокеански пътища и маршрути, като текстовете позволяват да се потърси характерната атмосфера на парахода през погледа на пасажера, но и още на моряка, капитана, корабния лекар и др.

Образът на парахода в споменатите текстове впечатлява окото на пътуващия човек със своето мащабно и монолитно излъчване. От малкия морски кораб, предназначен за къси разстояния между Европа, Африка и Азия, параходът поэтапно достига размерите на пет- до седеметажна движеща се сграда – трансатлантик. Презокеанският параход добива измеренията на плаващ колос с живо

---

<sup>2</sup> Първият параход е построен през 1690 г. от Дени Папен, но параходите започват да се строят масово и да изместват ветроходите едва през първата половина на XIX век (вж. Valenti/Валенти 1978).

туптящо сърце, който събира емоциите на пасажера между възторга и страхопочитанието; от тържественото изсвирване при отплаване до страховития рев на параходните машини пред разбунтувалата се водна стихия. Животът на пасажерите на парахода в българската междувоенна литература се проектира като завършено социокултурно пространство, което цели да постигне и пресъздаде максимално удобство за пътешественика на ХХ век. По своята монументалност пътническият параход получава определения от „плаващ дворец“ (Б. Шивачев, З. Чолакова) и „параход-град“ (Вл. Полянов<sup>3</sup>) до „подвижен малък свят“ (Е. Багряна<sup>4</sup>) и „Cosmopolis“ (Б. Шивачев). Със своите обеми, предназначение и амбиции да обслужи човека пътническият параход постепенно започва да се съизмерва със стабилните конструкции на висока луксозна сграда и с предлаганите услуги на градското пространство и може да се каже, се опитва дори да ги превъзхожда по своята динамика. В художествените текстове от междувоенния период параходът изгражда умален модел на свят, който събира разнолико интернационално общество, но за индивидуалния светоглед на модерния човек плаващият дворец може да се изравни по своите характеристики и с плаващ затвор – ограничено пространство с непробиваеми водни стени.

В „Размишления за техниката“ (1935) Хосе Ортега-и-Гасет разглежда концепцията за човешките потребности като най-важната за изясняване на въпроса какво представлява техниката. Техниката е осмислена като тип „преустройство, което човекът налага на природата с оглед да задоволи потребностите си“ (Ортега-и-Гасет/Ortega-i-Gaset 2016: 578). Параходът е машина, техническо превозно средство, което се вписва в тази концепция през опита за прокарване на морски пътища и очертаване на нови посоки, които да позволят скоростното преодоляване на големи разстояния. Ако си послужим с думите на Шпенглер от неговата

<sup>3</sup> Вж. научнопопулярната книга на Владимир Полянов „От първата лодка до парахода-град“ (1947), която, без да претендира за научност, се стреми да представи „Кратка история на мореплаването“ (по своето подзаглавие), предназначена за деца и юноши.

<sup>4</sup> Вж. стихотворението „Зовът на морето“ на Е. Багряна, част от стихосбирката „Звезда на моряка“ (1931): „параходът плава сред континентите като подвижен малък свят“ (Багряна/Bağryana 1931: 62).

статия „Машината“ (1922), изобретяването на парната машина „преобръща всичко и преобразява из основи стопанския образ“ (Шпенглер/Shpengler 2005: 667). Може да се каже, че задвижваният от парните турбини параход от своя страна би следвало да се впише в „идеята на машината като малък Космос, който следва единствено волята на човека“ (Шпенглер/Shpengler 2005: 666).

В настоящия доклад няма да спираме вниманието си върху малките презморски параходи, които шестват из литературните страници на произведенията, описващи пътуването на междувоенния човек до Цариград, Атина, Египет и Светите места. Предстои да се съсредоточим върху онези образи на трансатлантически параходи, конструирани за преплаване на големите водни разстояния между Стария и Новия свят. За целта ще разгледаме поетапно пътуването по два презокеански маршрута. На първо място – маршрутът между Европа и Северна Америка, описан в книгите на Васил Узунов „В Америка“ (1926), Златка Чолакова „Америка“ (1937) и Олга Чавова „Скитница“ (1940), при който надделява удивлението на пътешественика от достиженията на параходната машина. На второ място, ще бъде проследен маршрутът между Европа и Южна Америка, представен в пътеписите на Борис Шивачев „Писма от Южна Америка“ (1932) и Светослав Минков „Другата Америка“ (1938), при осъществяването на който се откроява като водеща монотонността от продължителното пътешестване по вода.

### **Рейсът Европа – Северна Америка**

Скитският философ Анахарзис (600 г. пр. н. е.) е казал: „Има три вида хора – живи, мъртви и такива, които пътуват по море“ (цит. по Полянов/Poljanov 1947: 85). Пътешестваният през морета и океани е човекът, застанал на границата между живота и смъртта. Това е пътуващият човек, който се отличава с висока сензитивност на възприятията и ясна осъзнатост по отношение ефимерността на собственото съществуване и подвластността на водните стихии. В пътеписните книги на Васил Узунов, Златка Чолакова и Олга Чавова плаването с параход към Северна Америка извиква у пътешественика както непринудена възхита от

постиженията на машините, така и неизбежни съмнения пред несигурността на океана.

В разглежданите текстове читателят се запознава с образите на четири парахода, дело на англо-американската компания "Cunard Line" (по-късно "Cunard White Star"). В посоката към Новия свят параходите отплават от Ливърпул, Англия („Америка“ на Зл. Чолакова) или от френския град Шербург (в книгите на Васил Узунов и Олга Чавова), като на финала на маршрута акостират на пристанището в Ню Йорк. Героят на Васил Узунов в началото на 20-те години на ХХ век плава на борда на параход „Мавритания“ (1907 – 1934<sup>5</sup>), а героинята на Олга Чавова в края на 30-те години пътува на параход със същото име „Мавритания“ (1939 – 1965), явяващ се наследник на първия вече пенсиониран параход. В книгата на Златка Чолакова е описано пътуването на параход „Сития“ (1921 – 1958) от средата на 30-те години. В обратната посока на пътуването към Европа героините на Златка Чолакова и Олга Чавова се завръщат с емблематичния параход „Кралица Мери“ (1936 – 1967), докато във финала на пътеписа на Васил Узунов без навлизане в детайли бива споменато името на параход „Патрия“ (1914 – 1932, собственост на френската компания Fabre Line).

Още в пътните бележки на Алеко Константинов „До Чикаго и назад“ (1894) плаването на презокеанския параход "La Touraine" бива изобразено като неравностоен сблъсък между машината и океана: „като че виждаш някой жив гигант в предсмъртна борба“ (Константинов/Konstantinov 1894: 13). На фона на безбрежния океан Алеко Константинов сравнява парахода с „нещастна ладийка“ (Константинов/Konstantinov 1894: 13). Сходни сравнения получават и споменатите по-горе многоетажни параходи, които, въпреки своите колосални размери, губят мащаб, след като веднъж са навлезли в открития океан. В пътеписната книга на Васил Узунов „В Америка“ параход „Мавритания“ свири „тъжно“, а „сред непостижимите морски простори изглежда като една мравка“ (Узунов/Uzunov 1926: 8). За парахода от книгата на Зл. Чолакова читателят научава, че „Сърцето на Сития тупти равно, си-

---

<sup>5</sup> В скоби са предадени годините на пускане в експлоатация на парахода и на неговото пенсиониране (вж. Gibbs/Гибс 1957: 52 – 92).

гурно“ (Чолакова/Cholakova 1936: 22), но нейното стоманено туловище е сравнено с крехка „кутия“: „Люлее те морето, навежда тая кутия и понякога толкова много я наклонява, струва ти се, че ще те изсипе“ (Чолакова/Cholakova 1936: 22). И още: когато попада в центъра на буря, параход „Сития“ „крещи“ и „реве“ и получава определения „загубен“, „измъчен“, „облъскан от вълните“ и издаващ „безнадеждни писъци на умиращ гигант“ (Чолакова/Cholakova 1936: 24).

В разглежданите текстове водната стихия непрекъснато демонстрира своето надмощие, на фона на което параходите добиват минималистични образи с отрицателни конотации. Параход „Мавритания“ получава определението „движещ се страшен затвор“ (Узунов/Uzunov 1926: 13), а за героинята на Зл. Чолакова на параход „Сития“ в тясната каюта още по-тясното легло напомня „ковчег за мъртъвци“ (Чолакова/Cholakova 1937: 22). Вторият по-нов параход „Мавритания“ от книгата на Олга Чавова също се „люшка на вси страни“ (Чавова/Chavova 1940: 222), но задава усещане за сравнителна устойчивост, сигурност и комфорт при пребиваването на парахода. Това усещане обаче постепенно се измества от осезаема скука: „Студено е, вятърът е непоносим. Хората се суетят насам-натам. Няма нищо особено из кораба“ (Чавова/Chavova 1940: 222). Въпреки редицата удобства, множеството просторни салони, кина и библиотеки, на борда на „Мавритания“ липсват развлечения, които да предизвикат очарованието на пътуващия европейец.

Двата парахода, носещи общото име „Мавритания“, както и „Сития“ са големи трансатлантици, които обаче не могат да се сравняват с историческото величие на плаващия дворец „Кралица Мери“. В книгите на Златка Чолакова и Олга Чавова фокусът на впечатления върху океанската благосклонност при пътуването към Америка се измества при поемането на обратния път към Европа върху техническите постижения на „Кралица Мери“ – „най-голямото чудо на океана“ (Чолакова/Cholakova 1937: 18). За гигантския колос героинята на Олга Чавова отбелязва, че корабът е толкова голям, че при бурно море „не се чувства нищо“ (Чавова/Chavova 1940: 225).

И в двете книги бива изведено като акцент, че най-големият презокеански параход на своето време е носител на престижна

„синя лента“: „Кралица Мери“ е „счупила рекорда на параходното плаване между Европа и Америка“ (Чолакова/Cholakova 1937: 136). Гигантът не просто смайва по своите мащаби, но въпреки тромавия колосален вид прекосява презокеанския маршрут за четири дни. Внушителността на „Кралица Мери“ се засвидетелства и в двата пътеписа посредством прецизността на числата: „81,35 х. тона, 37 м. височина, 330 м. дължина, 30 м. ширина и 12 дека“ (Чавова/Chavova 1940: 224). Освен с безусловна точност и бързина, „Кралица Мери“ гради своя въздействащ образ на безпогрешно функционираща, величествена машина на 7 етажа с асансьори, басейни, черкви, кина, библиотеки, градини и пр. удобства, „за да не чувства никой, че е на параход, че му липсва поне едно удоволствие“ (Чолакова/Cholakova 1937: 138). Образът на „Кралица Мери“ имплицира желанието на човека да моделира и пресътвори пътуването по море и океан през удоволствията и благата на сушата. И ако параходите „Мавритания“ и „Сития“ се явяват още веднъж доказателство за добре познатата всевечна власт на океана като водна стихия, „Кралица Мери“ се превръща в име на техническото превъзходство, което следва да се извиси над природата и да демонстрира успеха на човека, силата на неговия изобретателски дух.

Друго неоспоримо достижение на „Кралица Мери“, отбелязано в книгата „Америка“ на Златка Чолакова, е техниката, с която параходът си служи, не само за да преодолява скоростно пространството, но и да се надпреварва с времето, като наваксва новините и събитията по света. „Тълкувах се новините във всекидневния, печатан на парахода вестник. В него имаше известия от цял свят [...]. Разговаряха се по телефона със сушата и чуваха своите приятели да им се обаждат от всички краища на земята. Четяха си писмата, получени на парахода с аеропланна поща“ (Чолакова/Cholakova 1937: 140). За пасажерите на „Кралица Мери“ плаването през океана спира да се възприема като тотална откъснатост от световните процеси, точно обратното – то започва се вписва органично като новина, сензация и част от всеобщата темпорална наситеност и събитийна плътност на света.

В книгата на Златка Чолакова не остава подминато и другото лице на парахода – парните машини, бумтящи в неговите недра.

Пред погледа на героинята на Златка Чолакова светският земен образ на „Кралица Мери“ се сдвоява с демоничния образ на машините, който напомня „ужасът на фабрика, мракът на подземие, тътнеж на ада“ (Чолакова/Cholakova 1937: 139). Такава е „Кралица Мери“ – корабът събитие в мореплаването през 1936 г. Но в динамиката на модерността на света събитията на деня изгубват все по-бързо своята значимост, а славата на машината се явява не по-малко мимолетна от тази на нейния създател: „Утре ще построят други параход, още по-голям. И за Кралица Мери ще се говори със съжаление като за слязла от екрана кинозвезда“ (Чолакова/Cholakova 1937: 136). И въпреки оптимистичните прогнози за нов грандиозен прогрес на бъдещи градове-параходи, „Кралица Мери“ успява да задържи първенството и да радва пасажерите по рейса Европа – Северна Америка чак до 1949 г.<sup>6</sup>

### **Рейсът Европа – Южна Америка**

В рецензия за книгата „Другата Америка“ (1938) на Светослав Минков, публикувана в сп. „Златорог“ през 1939 г., Петър Диневков отбелязва: „Днес българинът не е вече страхлив и смутен чужденец по широките пътища на света – той е свой и естествен навсякъде, той е брат на всички граждани на човечеството“ (Диневков/Dinekov 1939: 101). Двете пътеписни книги на Борис Шивачев „Писма от Южна Америка“ (1932) и на Светослав Минков „Другата Америка: едно пътуване отвъд екватора“ (1938) засвидетелстват любопитството на българина към непознатите земи на южноамериканския континент. Пътуващият човек и разказвач от книгата на Светослав Минков и скитникът емигрант от „писмата“ на Борис Шивачев предприемат с уверена стъпка своето презокеанско пътешествие, заредени с приключенски ентузиазъм за предстоящата среща с Новия свят.

Плаването към Южна Америка и в двете пътеписни книги обаче минава под знака на равномерно отброяване на времето до крайната дестинация – акостирането на южноамериканския бряг.

---

<sup>6</sup> Параходът „Кралица Мери“ печели синя лента през август 1936 г. (скоро след първото си отплаване на 27 май с.г.), като задържа титлата с кратки прекъсвания (през 1937) до 1952 г. С избухването на ВСВ през 1949 г. обаче корабът е трансформиран от пътнически във военен (вж. Gibbs/Гибс 1957).



За разказвача на Св. Минков движението постепенно започва да се възприема през монотонността на техническия такт: „дни и нощи – вода. Дни и нощи – все това глухо бучене на параходните машини“ (Минков/Minkov 1942: 56). Във впечатленията на пътешественика от книгата на Борис Шивачев на свой ред движението се изравнява със статичността: „Ние плаваме с повече от 20 мили скорост. Обаче движението не се чувства. Като че ли стоим вечно в центъра на един огромен кръг“ (Шивачев/Shivachev 1932: 18). Океанът и корабът в разглежданите текстове образуват неразчленима двойка в тягостното уравнение на дългото пътуване до южното полукълбо.

Параходите към Латинска Америка от двата пътеписа не могат да се сравняват по мащаби с големите трансатлантици към Северна Америка, на които „на обяд и на вечеря свири оркестър“ (Минков/Minkov 1942: 14). Освен с липса на жива музика, параходите към Южна Америка отстъпват и от гледна точка на инвестирано време, което пътниците прекарват в „безкрайното еднообразие“ на открития океан. Ако по маршрута от Европа към Ню Йорк се достига в рамките на 4 до 6 денонощия, то пътят към Южна Америка се изминава в продължение на 14 денонощия. Бавно течащото време за пасажерите на парахода към Рио де Жанейро и Буенос Айрес влиза в разрез с установената динамика на модерното време на XX век. Още по-контрастно тази разлика бива откритоена в сравненията на парахода „Флорида“ от книгата на Св. Минков с преминаващия над него чепелин, поел по обратната посока към Европа. Спрямо огромната летяща „сребърна граната“ „Флорида“ се смаява до овехтяла „старинна фрегата“ (Минков/Minkov 1942: 63), която не просто смущава със старовремския си произход, но и задава усещането, че не плава по права посока, устремено към целта, а се „клати“ хаотично и настрани по водната повърхност.

Подобно на корабите по рейса Европа – Северна Америка параходите по маршрута към Южна Америка също се славят с названието „плаващи дворци“. За тях читателят научава, че „всички големи трансатлантици, които пътуват между Европа и Буенос Айрес, са луксозни“ (Шивачев/Shivachev 1932: 18), като се различават помежду си единствено в детайлите, в стила на салоните

(Шивачев/Shivachev 1932: 18). В „Писма от Южна Америка“ на Борис Шивачев името на кораба остава неназовано, то губи своята актуалност предвид констатираната еднотипност на всички параходи по маршрута и е включено в по-общото и знаково „малък Cosmopolis“ (Шивачев/Shivachev 1932: 20). В книгата „Другата Америка“ на Св. Минков корабът „Флорида“ също се вписва в даденото определение, но ще отбележим още, че през погледа на пътешественика интелектуалец „Флорида“ добива индивидуален облик и характерен живот на плаване през океана.

Образът на „Флорида“ се явява „плаващ хотел“, но и „плаващ затвор“ – от една страна, параходът гостоприемно приютява на своята палуба пътниците, като се грижи за техните удобства, а от друга страна, в открити води корабът парадоксално „ограничава“ перспективите в рамките на отворения хоризонт. Пространството на парахода предлага точно разчетен списък от дейности (на „Флорида“ ежедневно свири грамофон, играе се бридж, прожектира се кино и др.), който списък обаче се префункционализира на фона на статичното презокеанско небе. В разказа пътеописание на Светослав Минков цялостната атмосфера на парахода бива сравнена с театрална постановка: „И внезапно, всичко наоколо добива някакъв театрален характер: и бутафорската мебелировка на трапезарията с пасторални стенописи и с пъстри плюшени кресла, и пътниците, и келнерите, и грамадните варени омари, направени сякаш от червен картон“ (Минков/Minkov 1942: 14). Благополучното пътуване с презокеанския параход по рейса Европа – Южна Америка може да бъде разчетено през призмата на добре отрететирана пиеса, в която суката следва да бъде най-верният приятел на пътниците актьори.

Прекосяването на океана е предизвикателство, път с безкрайно множество посоки, по който човек може лесно да изгуби стабилното усещане за пространствено ориентиране. Морето, океанът символизируют „преходно състояние между все още безформените възможности и оформените реалности, ситуация на двузначност – несигурност, съмнение, нерешителност, която може да завърши добре или зле“ (Шевалие, Геербрант/Shevalie, Geerbrant 2000: 65). Изправянето пред безкрайния хоризонт, на който отсъстват очертаванията на земни брегове, превръща пътуването в

травматично преживяване. Това провокира разказвача на Св. Минков да възкликне: „Струва ти се, че се намираш на един от ония запустели призрачни кораби, обречени на вечно скитничество из океана“ (Минков/Minkov 1942: 26). И още, в пътеписа на Борис Шивачев четем: „Когато океанът се вълнува, той е страшен. Страшен като разгневен езически бог, когото само жертвите омилостивяват.“ (Шивачев/Shivachev 1932: 21). В книгите на Светослав Минков и Борис Шивачев надделяват усещанията за монотонност и еднообразие на пътуването, както и угнетеност пред враждебността и неконтролируемата мощ на океана.

В заключение може да се каже, че както плаването по рейса Европа – Северна Америка, така и прекосяването на маршрута Европа – Южна Америка извиква и въодушевлението от досега с живота на големите параходи, и страхопочитанието към безбрежните презокеански хоризонти. Въпреки всеобщия стремеж на човека да осигури колкото се може повече от удобствата на сушата по време на пътуване, в случая не може да се говори за уеднаквяване и стандартизиране на услугите, предлагани на параходите по различните морски и презокеански маршрути. Точно обратното – запазените образи на параходи в произведения от българската литература от 20-те и 30-те години на ХХ век свидетелстват за техния индивидуален, характерен облик, който отразява не на последно място непрекъснато динамизиращия се научно-технически прогрес.

## БИБЛИОГРАФИЯ

- Багряна/Bagryana 1931:** Багряна, Е. *Звезда на моряка*. София: Т. Ф. Чипев, 1931. [Bagryana, E. *Zvezda na moryaka*. Sofia: T. F. Chipev, 1931.]
- Болгар/Bolgar 1936:** Болгар, Б. Погледи към морето на един, който иска да мине за философ. – В: *Златорог*, год. XVII, 1936, кн. 8, с. 356 – 360. [Bolgar, B. *Pogledi kam moreto na edin, koyto iska da mine za filosof*. – V: *Zlatorog*, god. XVII, 1936, kn. 8, s. 356 – 360.]
- Динеков/Dinekov 1939:** Динеков, П. „Другата Америка“ от Светослав Минков. – В: *Златорог*, год. XX, 1939, кн. 2, 99 – 101. [Dinekov, P. „*Drugata Amerika*“ ot Svetoslav Minkov. – V: *Zlatorog*, god. XX, 1939, kn. 2, 99 – 101.]
- Константинов/Konstantinov 1894:** Константинов, А. *До Чикаго и назад*. София, 1894. [Konstantinov, A. *Do Chikago i nazad*. Sofia, 1894.]
- Минков/Minkov 1942:** Минков, С. *Другата Америка: Едно пътуване отвъд Екватора*. София: Хемус, 1943, 2. изд. [Minkov, S. *Drugata Amerika: Edno putuvane otvad Ekvatora*. Sofia: Nemus, 1943, 2. izd.]

- Полянов/Polyanov 1947:** Полянов, В. *От първата лодка до парахода-град*. София: Знание, 1947. [Polyanov, V. *Ot parvata lodka do parahoda-grad*. Sofia: Znanie, 1947.]
- Ортега-и-Гасет/Ortega-i-Gaset 2016:** Ортега-и-Гасет, Х. *Бунтът на масите и други студии от 1923 до 1940 г. Съчинения*, том 1. София: Захарий Стоянов, 2016. [Ortega-i-Gaset, H. *Buntat na masite i drugi studii ot 1923 do 1940 g. Sachineniya*, том 1. Sofia: Zahariy Stoyanov, 2016.]
- Шевалие, Геербрант/Shevalie, Geerbrant 2000:** Шевалие, Жан и Ален Геербрант. *Речник на символите: митове, сънища, обичаи, ритуали, форми, фигури, цветове, числа и др.*, т. 2. София: Петриков, 2000. [Shevalie, Zhan i Alen Geerbrant. *Rechnik na simvolite: mitove, sanishta, obichai, rituali, formi, figuri, tsvetove, chisla i dr.*, т. 2. Sofia: Petrikov, 2000.]
- Шивачев/Shivachev 1932:** Шивачев, Б. *Писма от Южна Америка*. София: Хемус, 1932. [Shivachev, B. *Pisma ot Yuzhna Amerika*. Sofia: Hemus, 1932.]
- Шпенглер/Shpengler 2005:** Шпенглер, О. *Машините. В: Залезът на Запада: Опит за морфология на световната история*, том 2. София: Лик, 2005, с. 661 – 673. [Shpengler, O. *Mashinite. V: Zalezat na Zapada: Opit za morfologiya na svetovната istoriya*, том 2. Sofia: Lik, 2005, s. 661 – 673.]
- Узунов/Uzunov 1926:** Узунов, В. *В Америка*. София: Земя, 1926. [Uzunov, V. *V Amerika*. Sofia: Zemya, 1926.]
- Чолакова/Cholakova 1936:** Чолакова, З. *Америка: Скици*. София: Д. Чилингиров, 1937. [Cholakova, Z. *Amerika: Skitsi*. Sofia: D. Chilingirov, 1937.]
- Чавова/Chavova 1940:** Чавова, О. *Скитница*. София: Художник, 1940. [Chavova, O. *Skitnitsa*. Sofia: Hudozhnik, 1940.]
- Gibbs/Гибс 1957:** Gibbs, C. R. Vernon. *Passenger Liners of the Western Ocean: A Record of Atlantic Steam and Motor Passenger Vessels from 1838 to the Present Day*. New York, 1957.
- Valenti/Валенти 1979:** Valenti, P. Leibniz, Papin, and The Steam Engine: A case study of British Sabotage. – In: *Fusion*, vol. 3, December 1979, no. 3, p. 27 – 46, <<http://wlym.com/archive/fusion/fusion/19791212-fusion.pdf>>.