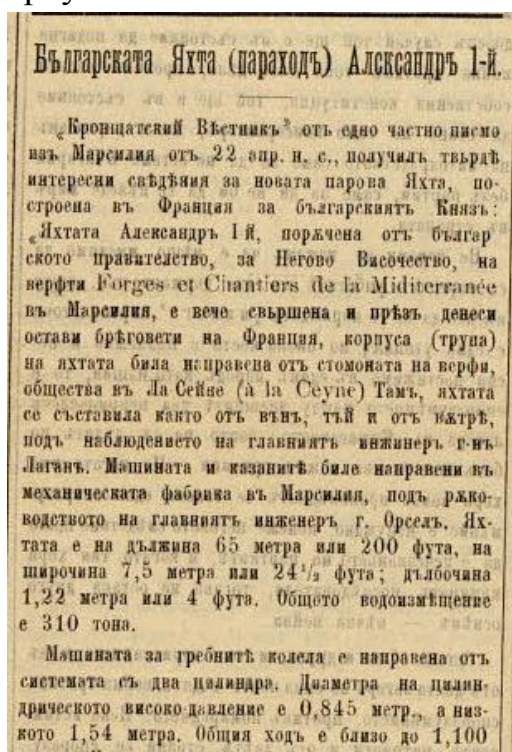


140 Г. ОТ ПОСТРОЯВАНЕТО НА ЯХТАТА „АЛЕКСАНДЪР I” (1883 г.)

През 1969 г. в широко известната монография на Ради Боев е посветена половин страница на яхтата „Александър I” [1, с. 22]. С малки изменения тези ценни, предимно технически, данни се цитират в научната и популярната литература, но рядко се среща критично разглеждане на разпространени междувременно противоречия. Тук предлагам някои допълнения относно техническите данни на яхтата, без обаче да навлизам подробно в историята на експлоатацията ѝ.

Преди всичко правя следните уговорки за направеното от мен проучване:



Факсимиле на част от статията за яхтата

„Александър I” във в. „Български глас” от 1 юни 1883 [2]

- сравнителният анализ на основните технически данни на яхтата „Александър I” обхваща **девет** източника. От тях: един от времето на построяването ѝ (неизвестен досега) [2], четири научни публикации (имат **препратки** към източници) [1, с. 22], [3, с. 281], [4], [5], три популярни издания от известни морски историци [6, с. 17-18], [7, с. 17-18], [8] и един енциклопедичен [9]. Прегледах повече съвременни източници, съдържащи сведения за конкретната тема, но сметнах за нецелесъобразно да разширявам обема на приложения научен апарат, защото тези източници обикновено ползват монографията на Р. Боев от 1969 г. или някое от избраните от мен заглавия;

- приемам, че източникът от 1883 г. има висока степен на достоверност, защото сведенията за него са изпратени от Марсилия през април с.г. [2] и най-вероятно са по местен (френски) източник;

- във Франция метричната система от мерни единици е въведена официално от ноември 1800 г. [10], но източникът за строежа на яхтата от юни 1883 г. ясно показва, че френската фирма „Forges et Chantiers de la Méditerranée” все още продължава да работи с извънсистемни мерни единици като фут, фунт, дюйм и др. Това изисква допълнително проучване за съответните метрични единици във Франция към края на XIX в., за да се установят достоверните метрични стойности;

- всички дати до 31 март 1916 г. са по Юлианския календар (стар стил).

Къде е построена яхтата „Александър I”

Разбира се, че е във Франция, както правилно съобщават източници като [3, с. 15] и [4], но от това читателят не научава нищо за местоположението на корабостроителницата. А в литературата твърденията за него са противоречиви и неясни: Марсилия [6], [7, с. 17-18], [8, с. 8], завода „Форж е Шантие дьо ла Медитеране“ в **Сен сюр Мер край** Марсилия [9] и загадъчната фирма „Torges et Chantiers” [1, с. 22], [11].



Спуск на вода на корпуса на военен кораб в корабостроителницата в Ла Сен-сюр-Мер, Франция. –

https://www.wikiwand.com/de/La_Seyne-sur-Mer#Media/Datei:Battleship_Voltaire.png

През 1882 г. кап.-лейтенант А. Е. Конкевич е командирован в Марсилия, където е седалището на фирмата „Forges et Chantiers de la Méditerranée” [12], [13]. По онова време тя има заводи в Марсилия, Хавър и Ла Сен-сюр-Мер [12]. В Марсилия са произведени парната машина и двата парни котела за яхтата, а в корабостроителницата в Ла Сен-сюр-Мер е построен корпусът, там е монтирано корабното оборудване, извършена е достройката, ходовите изпитвания са направени близо до Тулон [2]. Накратко, **яхтата „Александър I” е произведена в Ла Сен-сюр-Мер** [14].

Всеки читател, който не е посещавал Франция, може за няколко секунди да провери в Гугъл картата на страната, и да се убеди, че разстоянието от Ла Сен-сюр-Мер [14] до Тулон е поне десетина пъти по-малко (по права линия) в сравнение с разстоянието до Марсилия, т.е. твърдението (внушението), че корабостроителницата, в която е построена яхтата, била „край Марсилия” [9], всъщност е твърде-твърде неточно...

Железен или стоманен е корпусът на яхтата „Александър I”?

Преобладават мненията за стоманен корпус [1, с. 22], [3, с. 281], [7, с. 17-18], [8] и др. Срещат се обаче и привърженици за железен, например в статията за яхтата, поместена в руската версия на Уикипедия [15]. Предпочитам да се доверя на източника от 1883 г., който съобщава, че „корпуса (трупа) на яхтата била направена от стоманата на верфи, общества в Ла Сейне (à la Seine)” [2]. Терминът стомана не е правописна или печатна грешка, среща се в българската литература още през 1835 г. [16, с. 71-72].

Към 1882 г. около 94 на сто от построените във Великобритания кораби са метални [17, с. 105], но по това време преобладаващата част от тях са железни, а не стоманени. Според източник от 1888 г., през 1882 г. **само 14 на сто** (по тонаж!) от построените **под наблюдението на Лойд-регистъра** кораби са **стоманени** [18, с. 83]. Яхтата „Александър I” положително е построена под наблюдението на френската класификационна организация Бюро Веритас, но към края на XIX в. водещата страна в световното корабостроене все още е Великобритания и затова приемам, че статистическите сведения за Лойд-регистъра, поместени в солидно издание като „Морской сборник”, са доказателство за факта, че княжеската яхта е построена от материал, който все още е новост за морската техника в света.

Колко и каква е водоизместимостта?

Преобладават твърденията за водоизместимост 350 т [1], [3], [4], [7], [8] без уточнение за нейния вид. Според руската версия на Уикипедия това е стандартна водоизместимост, липсва конкретна препратка, но от приложените три източника двата са [1] и [6], а техните автори не отбелязват вида на водоизместимостта [19].

Силно озадачава твърдението на българските уикипедиански автори, че яхтата има „**бруто тонаж** 350 **t**” (жълт фон, И.А.) [9]. В тази статия терминът „бруто тонаж” препраща към съответната едноименна статия, в която има предупредителен текст: „Термините „тонаж“ и „тон“ имат

различни значения, макар често да се бъркат”. Позволявам си да предполагам, че съчинителите на българската уикипедианска статия за яхтата, нямат все още представа, че брутната регистрова вместимост нито към 1882 г., още по-малко в наши дни се измерва с **единицата за маса тон**, но това е друга тема.

Според източника от 1883 г. „**Общото** водоизмещение е **310 тона**” (болд, И.А.) [2]. Предполагам, че в случая става дума за **пълната** водоизместимост, която е „водоизместимостта, равна на стандартната водоизместимост плюс пълните запаси от гориво, смазочни материали, питейна вода в цистерните, товара” [20]. Логично е да предположа, че във френския източник от 1883 г. данните са съобщени по информация от фирмата-строител, т.е. имат висока степен на достоверност.

Главни размери на яхтата



https://morskivestnik.com/compass/news/2021/092021/092021_10.html

Според Р. Боев, който е ползвал недатирания от него послужебен списък на кораба [21], дължината **между перпендикулярите** и широчината **при мидела** са **само** във футове: 203,36 и 23 [1, с. 22]. Обикновено след този източник авторите посочват само термина „дължина” (макар че има „дължина най-голяма” и „дължина между перпендикулярите”) със стойност 61 м (?). Кой пръв е преизчислявал метричната стойност на дължината и широчината и каква стойност на фута е използвал нямам представа, но при общоизвестното днес 1 фут = 0,3048 м дължината е 62 м, а що се отнася до широчината (при мидела!), тя е 7, а не 8 м.

Според източника от 1883 г., „Яхтата е на дължина 65 метра или 200 фута”, от което следва 1 фут = 0,325 м, т.е. той отговаря на значението на френския кралски фут [21]. Широчината обаче е преизчислена по формулата 1 фут = 0,3048 м: „широчина 7,5 метра или 24 ½ фута” [2].

Интерес представлява големината на газенето. Сведения за него се появяват не по-късно от 1989 г. – средно 1,5 м [3, с. 281]. От друга страна, според източника от 1883 г., дълбочината на яхтата е „1,22 метра или 4 фута”. Тъй като българският превод е направен по статия от „Кронщадски вестник”, допускам, че буквално е преведено руското определение за газене (осадка) – „**глубина** (болд, И.А.) погружения судна в воду”. Иначе, нелогично е дълбочината на корпуса да е по-малка от газенето му.

Мощност на парната машина

Според архивния източник (послужебен списък на яхтата), ползван от Р. Боев, парната машина е система „compont” [1, с. 22], което положително е печатна грешка. В литературата се ползва и терминът „**компаунд**”, който обикновено означава двустепенно разширение на парата, т.е. **двуцилиндрова** парна машина. Понастоящем единственият източник за технически данни за нея е статията от 1883 г. [2].

Цилиндърът за високо налягане има диаметър 0,845 м, за ниско налягане – 1,54 м. **Налягането на парата** е 72 фунта на кв. дюйм, което в метричната система е **5,13 ат** (технически атмосфери).

По време на ходовите изпитвания парната машина развива **индикаторна** мощност 700 к.с. (вместо **500 к.с. по договор**). Това е съществено различие от общоприетите в историческата литература 55 к.с., за които не открих автор, който да съобщава какъв вид е мощността. За щастие източникът от 1883 г. съдържа данни за **специфичния разход на гориво** (каменни въглища), които дават известна възможност за допълнителна проверка. При ходовите изпитвания, респ. **индикаторна** мощност 700 к.с., специфичният разход на гориво е 0,85 гр/к.с. на час. Това означава разход на въглища 595 кг/час. Понастоящем при общоприетата мощност 55 к.с. двама автори твърдят, че разходът на гориво за час е 500 кг [1, с. 22], [6, с. 17], т.е. **спец. разход 9,1 кг/к.с. на час** (??), и един източник съобщава за 525 кг [8, с. 8], т.е. **спец. разход 9,5 кг/к.с. на час** (??). Тези данни за специфичния разход на гориво са изключително високи, т.е. нереалистични и подсказват, че или мощността на парната машина е по-висока, или разходът на гориво на час е по-малък. За сравнение отбелязвам, че към началото на XX в. най-големият разход на въглища на едноцилиндрови парни машини, който съобщава немски източник от 1909 г., е 2,0 кг/к.с. на час [22, с. 32]. А парните машини система „компаунд” са по-икономични. Естествено, качеството на въглищата оказва влияние, но десетократната разлика в специфичния разход на горивото между данните

от източник от 1883 г. и източници от наши дни е трудно обяснима, без допълнителна документация от времето на строежа на яхтата.

Прави впечатление, че според източника от 1883 г. в договора за построяването на яхтата е записана само една скорост – 11 $\frac{3}{4}$ възела, а ходовите изпитвания са проведени в морски условия – „близо при Тулон”. Регистрираната при тях скорост е **15,4 възела** [2].

В морскоисторическата литература е известна комисията от кап.-лейтенант А. Е. Конкевич и лейтенант В. И. Шишмарев, на която е възложено през март 1883 г. да приемат във Франция новопостроената яхта [1, с. 40]. През 2021 г. д-р Ат. Панайотов съобщи неизвестния факт, че „С приказ по Военното ведомство от 22 март 1883 г. се командирова **лейтенант Феодосиев** „за Марсилия, за приемането и докарването на яхта „Александър I“ [5.2], т.е. той също е член на приемната българска комисия, която на 31 март (12 апр.) 1883 г. прави първите ходови изпитвания [2]. Става дума за лейт. Пьотър Петрович Феодосиев, известен и с фамилията Теодосиев [23, с. 114] и Федосеев [1, с. 14]. Значително по-малко е известна обаче **първата комисия, която е в състав кап.-лейтенант А. Е. Конкевич, инженер-механик Павел Изотов и инженер-кондуктор Никола Димков**, която е командирована в началото на 1883 г. със задача да прегледа „отделните части и механизми и други” на строящата се яхта и едва след това „заводът пристъпи към окончателното събиране и боядисване на яхтата – подир което станаха изпити на съдното” [24, с. 160].

За електрическото осветление



Княз Александър I (1857–1893 г.). –

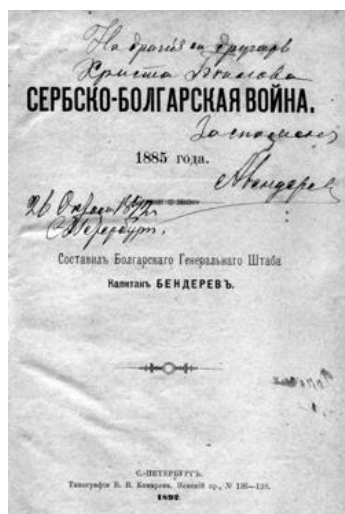
<https://militarymuseum.bg/item/snimka-aleksandar-i-balgarski-knaz-i-varhoven-nachalnik-na-vsichki-voenni-sili-1879-1886/>

През 2000 г. публикувах статия за ранната история на корабната електротехника в България, в която въз основа на източници, с които по онова време разполагах, конкретно за годината на корабното осветление на яхтата „Александър I” приех, че то е инсталирано още по време на строежа

във Франция, т.е. 1883 г., като то е „осигурявано от динамо „Сименс“ с 30 волта и 100 ампера при 800 об/мин” [25]. Преди две години обаче д-р Ат. Панайотов въз основа на по-сигурен източник съобщи, че **през 1885 г.** „по желанието на Н.В. Княз Александър е поставено електрическо осветление на яхта „Александър I”. Това наистина е целесъобразно решение предвид „ролята на яхтата като правителствен кораб” [5.2], но насочвам вниманието и към историко-техническата страна. В средата на 80-те години на XIX в. електрическото осветление е все още голяма рядкост в световното корабостроене. От друга страна, едва ли е случайно съвпадение фактът, че едно от главните направления в дейността на основаното през март 1885 г. Българско техническо дружество в Русе е „Електротехниката (устройството на динамоелектрическите машини, магнито-машини, устройството на лампите уголни и с накаляване)”. А неговата програма е съставена от старшия механик на Флотилията и Морската част П. Д. Кузмински, който е изтъкнат действителен член на четири отдела на Императорското Руско техническо дружество, вкл. на Електротехническия отдел [26, с. 28].

Към участието на яхтата „Александър I” в Сръбско-българската война 1885 г.

За нейните възможности по онова време си спомня тогавашният командир лейт. Е. А. Серебряков (Бланк): „Яхтата е прекрасен кораб, благодарение на което при стълкновение инициативата за действие ще бъде винаги в моите ръце и при това, имайки на разположение превозвания батальон войници, аз лесно ще мога да превзема тези канонерки (румънските, И.А.), ако направят опит да арестуват яхтата или да откъснат от нея теглените шлепове” [27, с. 34].



https://morskivestnik.com/compass/news/2010/092010/092010_51.html

Ценни сведения за участието на яхтата в Сръбско-българската война 1885 г. съдържа книгата на участника в нея капитан Анастас Бендерев, издадена на руски език през 1892 г. [28], [29]. Основният източник, който той ползва за участието на Флотилията и Морската част, е „Сведения за българската флотилия, русчукския арсенал и за въоръжението и снабдяването с всички видове доволствие на Северния отряд и крепостта Видин. Доставени от бившия началник на арсенала и флотилията майор Ванков” [28, с. VIII]. Според кап. А. Бендерев, „От 1 октомври до завършването на войната въобще яхтата е направила **35 рейса (двойни)**” (болд, И.А.) [28, с. 468]. Само един пример от тях:

„На 28 октомври яхтата с баржи отплава от Русчук за Лом паланка с:
турски доброволци, въоръжени с мартинки ... 150 души,
други доброволци, въоръжени с кринки.....120 души,
кринковски пушки..... 1 500 пушки,
патрони за тях.....750 000 броя,
бердановски патрони..... 350 000 броя
и значителен брой снаряди за крепостни и полеви оръдия.” [28, с.

469].



Лейт. Еспер Ал. Серебряков (Бланк) (1854–1921 г.) -

https://morskivestnik.com/mor_kolekcii/izsledwaniq/images/3SEREBRIAKOV_10092010.jpg

Усилената транспортна дейност във военни условия се отразява неблагоприятно на поддържането на яхтата и по този повод командирът ѝ лейт. Е. А. Серебряков си спомня: „[...] когато аз превозвах войската и доброволците, се налагаше да ги настанявам и в княжеското помещение, което понякога биваше натъпкано с войници-доброволци, а един-два пъти и с турци, така че по време на войната яхтата имаше доста непривлекателен вид и повече приличаше на транспорт за въглища, а не на княжеска яхта. Непривлекателният вид на яхтата даваше повод на някои българи, които нямаха представа от морско дело, да мислят, че по време на войната яхтата са я повредили. В опозиционните вестници писаха, че яхтата е развалина и не става за нищо. [...] В действителност, пребиваването на войниците на яхтата никак не я повреди и тя беше само

малко поизцапана. С необходимото количество лак и политура, малко боя, две-три счукани на прах тухли, яхтата отново придоби блестящ и параден вид.” [28, с. 50-51].

Литература и бележки

1. **Боев, Ради.** Военният флот на България 1879–1900. София, Държ. воен. изд., 1969. 112 с.
2. **Българската Яхта (параход) Александър I-й.** – Български глас, г. IV, № 32, 1 юни 1883, с. 2.
3. **История на българския военноморски флот.** София, Военно изд., 1989. 291 с.
4. **Панчелиев, Калоян и Преслав Панчелиев.** „Александър I” – блестящата яхта на българския княз. – https://www.pan.bg/view_article-69-525553-za-nachaloto-na-morskoto-bitie-na-knyazheskata-yahta-aleksandyr-I.html (Публикувано 6 юни 2020 г.).
5. 1, **Панайотов, Атанас.** Първите плавания на яхтата „Александър I” като правителствен кораб по времето на княз Александър I Батенберг (1). – https://morskivestnik.com/compass/news/2021/092021/092021_10.html (Публикувано 6 септ. 2021 г.).
- 5.2. **Панайотов, Атанас.** Първите плавания на яхтата „Александър I” като правителствен кораб по времето на княз Александър I Батенберг (2). – https://morskivestnik.com/compass/news/2021/102021/102021_38.html (Публикувано 28 окт. 2021 г.). Предмет на приносната статия от две части на д-р Ат. Панайотов е преди всичко експлоатацията на яхтата, но съдържа и податки за други периоди от историята ѝ.
6. **Тодоров, Илия.** Българските военни кораби 1879-2002 г. София, Еър груп 2000, 2003. 224 с., с.17-18. Параходна яхта „Александър I”.
7. **Чонев, Чони.** Военноморският флот на България. София, Пропелер, 2005. 256 с.
8. **Кръстева, Мариана и Атанас Панайотов.** Военноморските сили на България 1879-2006. Варна, Щаб на Военноморските сили на Републ. България, 2006. 94 с., с. 8. Яхта „Александър I”
9. „Александър I” (кораб). – [https://bg.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%8A%D1%80_I_\(%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B0%D0%B1\)](https://bg.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%8A%D1%80_I_(%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B0%D0%B1)) (Последна промяна 30 септ. 2021 г.)
10. **Alte Maße und Gewichte (Frankreich).** – [https://de.wikipedia.org/wiki/Alte_Ma%C3%9Fe_und_Gewichte_\(Frankreich\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Alte_Ma%C3%9Fe_und_Gewichte_(Frankreich))
11. Фирмата „Torges et Chantiers” не съществува. „Torges” положително е „Forges”.
12. **Forges et chantiers de la Méditerranée.** – https://fr.wikipedia.org/wiki/Forges_et_chantiers_de_la_M%C3%A9diterran%C3%A9e

13. **Philippe.** *Constructions navales, Les Forges et Chantiers de la Méditerranée* (62 articles). – <http://www.laseyenne1900.fr/2020/08/02/histoire-des-forges-chantiers-de-la-mediterranee-de-1853-a-1942/> (Публикувано 2 авг. 2020 г.).
14. **La Seyne-sur-Mer.** – https://fr.wikipedia.org/wiki/La_Seyne-sur-Mer
15. **Александър I (яхта).** – [https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%80_I_\(%D1%8F%D1%85%D1%82%D0%B0\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%80_I_(%D1%8F%D1%85%D1%82%D0%B0)) (Последна промяна 27 окт. 2021 г.).
16. **Неофит Хилендарски.** Краткое политическое землеописание за обучение на Болгарското Младенчество и т.н. Част пятая. Крагуевац, 1835. 94 с.
17. **Krietemeijer, J. H.** Größere Schiffe aus glasfaserverstärkten Kunststoffen – technologische, organisatorische r betriebliche Fragen. – Jahrbuch der STG, 61. Bd, 1967q 104-113. Представена е и историята на корабостроителните материали. Много ценна е таблицата за прехода от дървено към желязно и към стоманено корабостроене във Великобритания и САЩ през периода 1850–1920 г.
18. **Керн, С.** Обработка и свойства стали. – Морской сборник, 1888, № 10, Н. о., 77-84.
19. В статията за яхтата „Александър I“, поместена в руското издание на Уикипедия, освен публикациите на Р. Боев [1] и Ил. Тодоров [6], е посочена книгата: **Крапчански, В., Г. Христов, Д. Възелов и И. Скачков.** Кратък обзор на бойния състав, организацията, попълването и мобилизацията на българската армия от 1878 до 1944 г. София, Държ. военно изд., 1961. Това е трудно достъпен източник, след като той не фигурира във фонда на НБКМ според системата COBISS+, т.е. не може да се провери дали в него изобщо са публикувани данни за яхтата „Александър I“, камо ли за вида на нейната водоизместимост.
20. **Водоизмещение.** – <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D0%B8%D0%B7%D0%BC%D0%B5%D1%89%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5>
21. През 2021 г. д-р Ат. Панайотов съобщи, че в Държавния военноисторически архив - Велико Търново се съхранява „Послужебен формуляр за парахода „Яхта Александър I“ от Българската флотилия“, съставен на 25 май 1888 г. [5.2].
21. **Фут.** – <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D1%83%D1%82>
22. **Pohlhausen, A.** Die Dampfmaschinen (Kolbendampfmaschinen und Dampfturbinen). Teil 2. Mittweida, [1909].
23. **Божков, Константин.** Бележки и спомени по Морската ни част. – Военноисторически сборник, г. VII, 1933, т. 13, 110-160.
24. **Алексиев, Иван.** Омаяни от кораби мъже. Дейци на българското корабостроене и кораборемонт до 30-те години на XX в. Том 1. Варна, ИК „Морски свят“, 2006. 431 с.
25. **Алексиев, Иван.** Как електричеството се качи на българските кораби? – Морски вестник, № 2, 25 ян. 2000, с. 4.
26. **Алексиев, Иван.** Храм на знания технически... Българското техническо дружество в Русе 1885 г. Варна, ИК „Морски свят“, 2010. 207 с.
27. **Преживелиците на един руснак в България (1885 - 1886).** Спомени на морския офицер Еспер Серебряков. Превод и ред-я Мариана Бърчева. Русе, 2005. Русе, Авангард принт, 2005. 96 с.
28. **Бендерев, Анастас.** Сербско-Болгарская война 1885 года. С.-Петербург, 1892. VIII, 490, II, II, 12 л. карти.

29. **Алексиев, Иван.** Библиофилски екземпляр на книга със сведения за нашия военен флот през 1885 г. – https://morskivestnik.com/compass/news/2010/092010/092010_51.html (Публикувано 15 септ. 2010 г.)

Иван АЛЕКСИЕВ