

# Витрина Франции

**В** 1931 г. на верфи Пенее в Сен-Назере состоялась церемония спуска самого большого, самого быстроходного и самого знаменитого французского лайнера «Normandie» («Нормандия»).

Корабль появился на свет в очень трудное время. Шел 1932 г. Мир был охвачен жестоким кризисом. Одна за другой разорялись компании, число желающих пересечь Атлантику резко сократилось и, несмотря на то, что в апреле 1932 г. все тарифы на североатлантических трассах были снижены на 20%, сезон начался с отмены многих рейсов из-за отсутствия пассажиров. Учитывая обстановку, дирекция компании Générale Transatlantique, которой принадлежала «Нормандия», объявила, что первый рейс лайнера откладывается до 1935 г.

Новый лайнер стал исключительным событием в жизни Франции, его имя не сходило с уст людей. Когда наконец в 1935 г. объявили о первом рейсе, специальный поезд доставил в Гавр, откуда уходил паролход, балетную труппу парижской Гранд-опера, чтобы на прощание она дала концерт в большом салоне «Нормандии».

На отделку интерьеров «Нормандии» была затрачена огромная сумма. Лайнер должен был стать витриной, наглядно демонстрирующей лидерство Франции в производстве и потреблении предметов роскоши. Основное внимание сосредоточили, конечно, на каютах и местах обитания пассажиров первого класса: прогулочных палубах, ресторанах, салонах для курения, комнатах для игр в карты, театре, оранжерее, бассейне и т. д. Огромные панно и барельефы, напольный ковер с геометрическим рисунком, вертикальные плафоны, чередующиеся с позолоченными плитами, 5-метровые хрустальные люстры — роскошные интерьеры «Нормандии» были потрясающе красивы...



**Шарль Кристофль** родился во Франции, в семье ремесленников-торговцев мелкими изделиями из драгоценных металлов. Уже в 1830 г., в возрасте 25 лет, он стал управлять семейным бизнесом и проявил отменные деловые качества. Под его руководством компания вышла на новый уровень качества, расширила ассортимент за счет столовых принадлежностей и посуды, мебели, украшений для интерьера, часов, отделки элементов одежды (в том числе — офицерского обмундирования) золотыми и серебряными нитями.

В 1842 г. Кристофль приобрел патент на способ посеребрения и позолоты при помощи электрического тока — так называемый гальванический метод — у француза Анри де Руольца и нанял его инженером-химиком. Такая металлизация создавала на изделиях более тонкий, равномерный и прочный слой серебра, чем тот, что делался прежде посредством амальгамы и огня. Но главное — метод сильно удешевлял и упрощал покрытие драгоценными металлами, что позволило расширить производство и снизить стоимость товаров без ущерба для качества.

Желая создавать незаурядный товар, Кристофль приглашал к сотрудничеству талантливых художников и скульпторов, чьи проекты реализовывали исключительно мастера высочайшей квалификации. Фирма становилась очень известной, а ее продукция — модной и востребованной.

С начала 50-х гг. XIX в. марка стала участвовать во всех международных выставках, неизменно пользоваться признанием критиков и получая высокие награды.

Однако, когда новая индустрия оказалась на пике, рынок стал заполняться подделками. Чтобы помешать порочной практике недобросовестных мастеров, пытавшихся всеми силами снизить содержание серебра в своих изделиях, Шарль решил на каждое серебряное изделие наносить пробу. (На современных посеребренных приборах Christofle применяется исключительно серебро 925-й пробы слоем в 80 микрон на запатентованном сплаве из меди, никеля и цинка, что обеспечивает длительность срока службы и эстетичность моделей.)

В 1846 г. король Луи-Филипп заказал у Кристофля столовый сервиз для своей резиденции в Шато д'О, а спустя пять лет Наполеон III пожелал иметь три сервиза в своих

резиденциях в Тюильри, Шато-Компье и Сен-Клу. Так Шарль Кристофль стал официальным поставщиком императорского двора.

Столовым серебром со знаменитым штампом сервировали приемы в императорском дворце Максимилиана в Мексике. Российские цари Николай I, Александр II, Александр III, а также богатейшие аристократы Европы и Северной Америки пользовались услугами французских мастеров.

Один из самых необычных заказов сделал в 1882 г. индийский махараджа Ишвари Прасад Нарайяна. Это была инкрустированная серебром кровать с фигурами четырех женщин, обмахивающих возлежащего правителя веерами. Само ложе снабдили хитроумным механизмом, который работал в блоке с музыкальной шкатулкой.



Но это произошло уже после смерти Шарля Кристофля (1863 г.), когда за дело взялся его племянник Анри Буйе. Он усовершенствовал технику гальванопластики, в чем ему помог знаменитый ученый и изобретатель из Петербурга Мориц Херманн фон Якоби (на русский лад — Борис Семенович Якоби). Это позволило изготавливать на заказ монументальные декоративные элементы, в числе которых — десятиметровая статуя Святой Девы, венчающая базилику Нотр-Дам-де-ла-Гард в Марселе, и крылатые группы из позолоченной бронзы, украшающие здание Гранд-опера в Париже.



В первом рейсе приняло участие 1013 пассажиров (мир еще не совсем оправился от кризиса), которых обслуживали... 1300 членов экипажа. В этом рейсе «Нормандия» перекрыла все достижения лучших трансатлантиков по всем показателям: продолжительности перехода, средней скорости, суточному переходу. В самые последние минуты рейса на мачте взвился голубой вымпел длиной 30 м, свидетельствующий о том, что лайнер установил новый рекорд Атлантики, развил среднюю скорость около 30 узлов. Хотя компания G n rale Transatlantique заявляла, что не стремится к рекордам, пассажиры получили медали с изображением «Голубой ленты» (приза самому быстроходному лайнеру, пересекающему Атлантику) и надписью «Сделано во Франции».

Свыше 100 тысяч человек пришли на специально построенный в Нью-Йоркском порту пирс, чтобы встретить новый лайнер. Над «Нормандией» летел самолет, с которого через мощный усилитель греме-

ла «Марсельеза». Пожарные катера устремили в небо струи воды, а над буксиром взвился надутый гелием шар в виде Микки-Мауса. Так Америка приветствовала нового чемпиона Атлантики.

На обратном пути из Нью-Йорка в Европу «Нормандия» побил и собственный рекорд, развил скорость 30,3 узла. Однако уже в первых рейсах у судна выявилась неприятная «болезнь»: сильнейшая вибрация. После двух рейсов лайнер пришлось поставить в сухой док, чтобы заменить трехлопастные винты четырехлопастными.

Но этот и некоторые другие недостатки не сказались на популярности судна. В газетах и журналах появлялись рисунки «Нормандии», поставленной «на попа» рядом с Эйфелевой башней. Башня уступала лайнеру по высоте 15 м, а по массе она была в семь раз легче!

При всей своей величине судно отличалось легкостью, изяществом и грациозностью, и в этом несомненная заслуга главного конструктора лайнера



В. И. Юркевича, русского эмигранта. До революции штабс-капитан Корпуса корабельных инженеров В.И. Юркевич служил на Балтийском судостроительном и механическом заводе и участвовал в проектировании многих кораблей российского военно-морского флота. И теперь свой опыт и знания он успешно использовал при создании «Нормандии».

1939 г. начался для лайнера очень успешно. 23 августа он в последний раз вышел из Гавра и 28 августа прибыл в Нью-Йорк.

За сутки до нападения Гитлера на Польшу «Нормандия» должна была отправиться в очередной рейс в Европу, но ее, так же, как и некоторые другие лайнеры, задержали по приказу Рузвельта. В результате она осталась в Нью-Йорке.

Долгое время правительство Рузвельта не могло решить, что делать с этим и другими таким же образом задержанными судами. После падения Франции правительство Виши потребовало вернуть «Нормандию», а это означало передать ее в руки Гитлера. На это американское правительство пойти не могло, но и просто конфисковать знаменитый пароход долго не решалось. Наконец 12 декабря 1941 г. на «Нормандии» был поднят американский флаг, и лайнер получил новое имя — «Лафайет».

Началось переоборудование огромного судна в военный транспорт. Эта грандиозная работа предусматривала создание на пароходе условий для размещения и питания 10 тысяч человек, установку зенитных пушек, оборудование склада боеприпасов и т.д. Было признано нецелесообразным отправлять «Лафайет» на верфь, и решили все переоборудование выполнить непосредственно в Нью-Йоркском порту, у причала № 88.

Работы шли полным ходом, когда среди бела дня 9 февраля 1942 г. в центральном салоне, где были свалены 1100 тюков со спасательными поясами, вспыхнул огонь. Он в считанные минуты охватил мебель, свернутые в рулоны ковры, отделку.

Сильный северо-западный ветер раздувал пламя, и через час пожаром была объята вся прогулочная палуба. Вскоре огонь перекинулся на шлюпочную и солнечную палубы, на капитанский мостик. Несмотря на все усилия пожарных с огнем справиться долго не удавалось. Более того, через три часа судно опрокинулось и легло на дно Гудзона с креном 80 градусов.

После его подъема оказалось, что ремонт и восстановление нецелесообразны, и в 1946 г. оно было отправлено на слом.



*По материалам книги С. И. Белкина  
«Голубая Ленга Атлантики»*