

«GREAT BRITAIN»

великого британца

Алексей Русецкий

Фотографии автора и с сайта музея «SS Great Britain»

Историю парохода «Great Britain» и его строителя, великого британского инженера Изамбарда Кингдома Брюнеля, видимо, стоит начать с Бристольской верфи Great Western Dockyard. Именно там Брюнель построил выдающееся для своего времени судно, которое под восторженные крики толпы было спущено на воду в дождливый летний день 19 июля 1843 г.

Верфь была возведена в 1839 г., когда руководство паровой компании Great Western решило, что нужен док для постройки и ремонта нового трансатлантического лайнера. Местом для дока был выбран Бристоль — благодаря удобным путям доставки железа для постройки судна на баржах по воде и наличию в городе достаточного количества квалифицированных рабочих. Рядом построили цех, в котором впоследствии была изготовлена паровая машина для судна.

Сооружение «Great Britain» заняло четыре года; еще 18 месяцев понадобилось, чтобы вывести его в море из Бристоля. Для этого пришлось разобрать слишком узкие ворота шлюза на реке Эйвон, и наконец в высокую воду пароход вышел в море.

Судьба отвела долгий век этому выдающемуся пароходу. За время своей службы он прошел около 1 000 000 миль, был затоплен на Фолклендских о-вах, спасен и превращен в музей. Рассказ о его линии жизни можно разбить на несколько этапов.





Картина художника Джозефа Уолтера «Great Britain» салютует военному кораблю во время одного из первых рейсов»

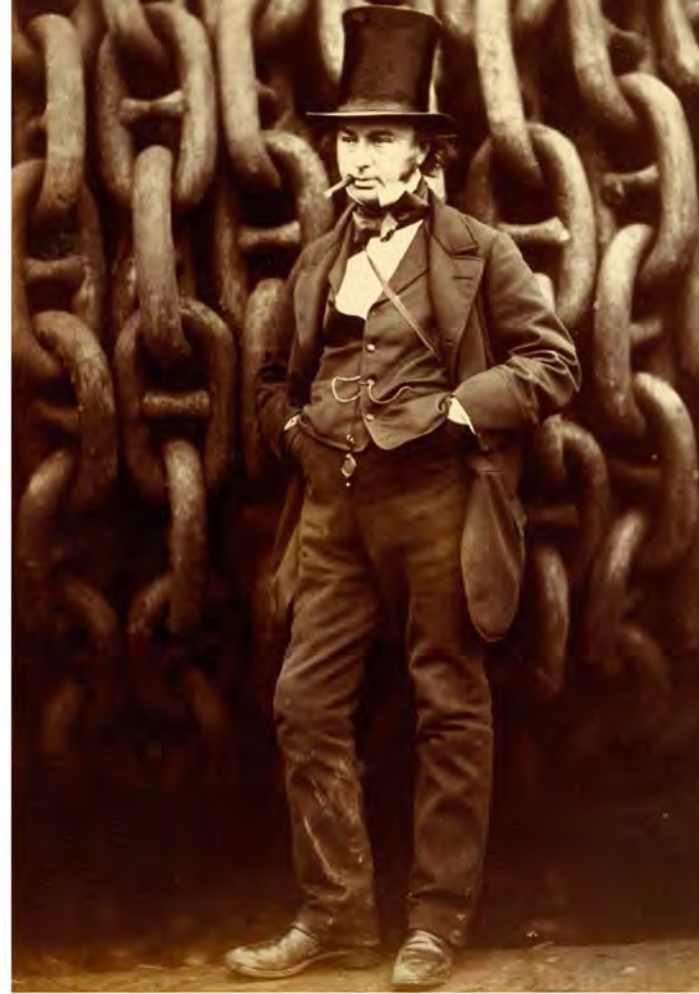
Первый в мире большой трансатлантический лайнер (1843–1846)

На момент постройки «Great Britain» был самым большим судном в мире, по техническим решениям далеко опередившим конкурентов. В то время большинство компаний, работавших на трансатлантических линиях, еще строили деревянные парусники (читайте, например, статью про компанию НАРАС в № 28 «Тарпона»). По сравнению с ним, имевшим корпус из кованого железа, другие немногочисленные железные суда и военные корабли казались просто карликами. Кроме того, Брюнель отказался от обычных в то время гребных колес и установил гребной винт на судно, что тогда выглядело неслыханным решением. Мало того что лайнер был самым технически совершенным кораблем своего времени, ни одно другое судно не предоставляло таких комфортных условий для пассажиров.

Но была и обратная сторона технического совершенства и роскоши. Постройка дока и самого судна обошлась очень дорого компании Great Western. Судовладельцы надеялись на хорошую прибыль от первого рейса, однако из 360 билетов было продано только 45.

Надо сказать, что первые рейсы проходили не слишком гладко. Хотя «Great Britain» мог пересечь Атлантику за 13 дней, у него постоянно повреждался гребной винт, несколько раз судно садилось на мель. Самая неприятная авария произошла в пятом рейсе в сентябре 1846 г. Из-за навигационной ошибки судно оказалось на мели возле берегов Северной Ирландии. К счастью для пассажиров, погода была тихая и при аварии никто не пострадал.

Брюнель принял все возможные меры для спасения судна, например, для защиты корпуса от волн был построен временный волнолом. Судно было полностью разгружено, с него сняли паровую машину, выгрузили уголь, мебель, оборудование, но только почти через год, в августе 1847 г., его удалось снять с мели. Однако Great Western не могла оплатить работы по спасению судна и была вынуждена продать его Gibbs, Bright & Company по цене, почти в 10 раз меньшей, чем обошлось ее строительство!



Изамбард Кингдом Брюнель

Инженера, спроектировавшего «Great Britain», часто называют Леонардо да Винчи XIX века. Всю свою жизнь он удивлял современников смелыми проектами. Он построил:

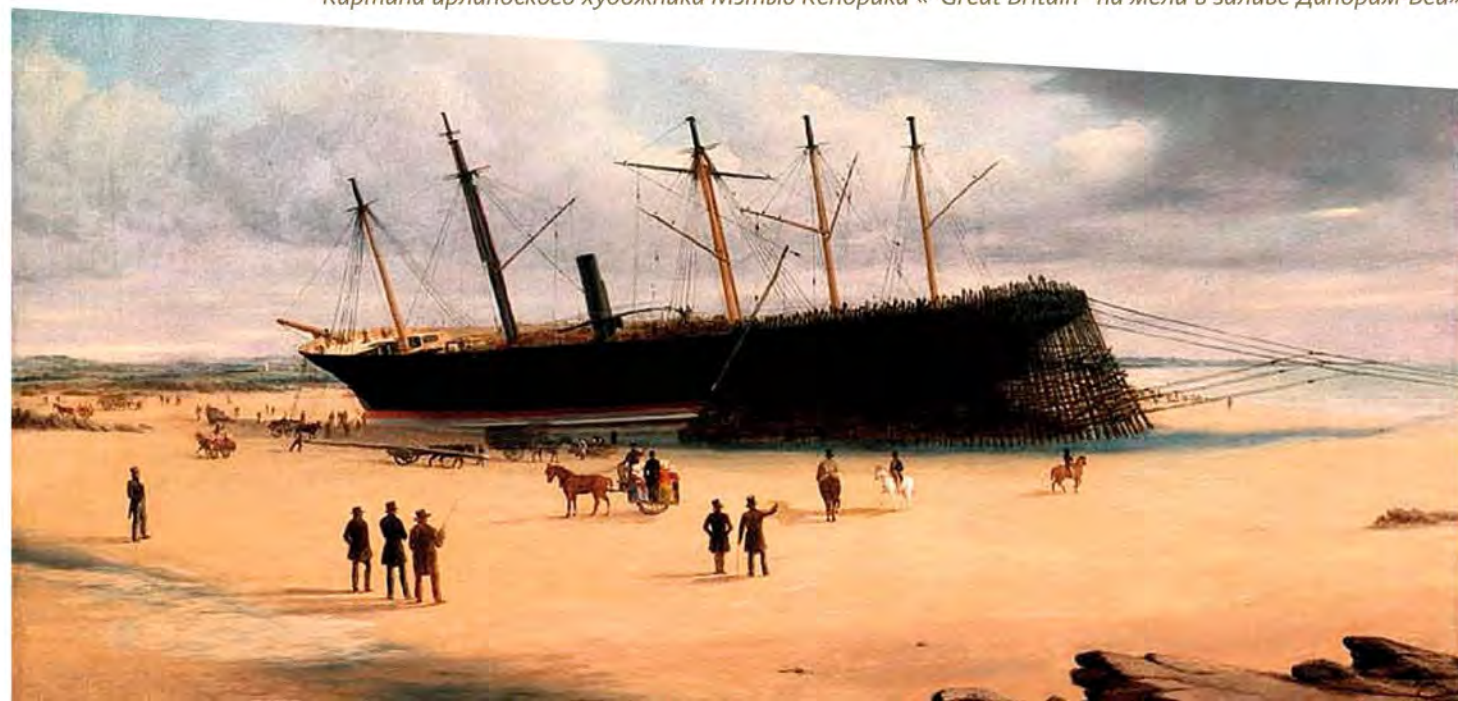
- 25 железных дорог в Англии, Ирландии, Италии, Индии;
- 8 пирсов и сухих доков;
- 5 висячих мостов;
- 125 железнодорожных мостов;
- 3 крупных парохода.

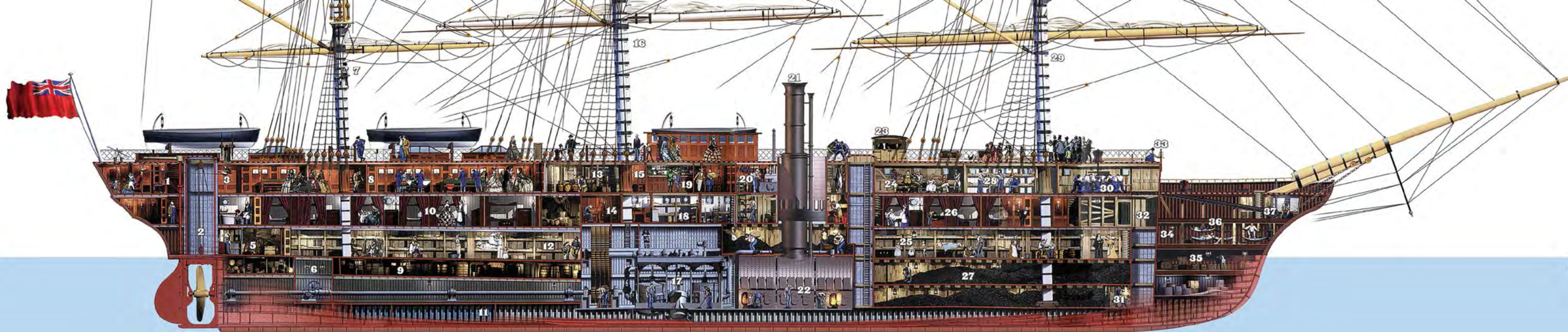
Брюнель родился в Портсмуте в 1806 г., получил образование в колледже в Кане и лицее Генриха IV.



Свою карьеру инженера начал под руководством отца, которому помогал при постройке туннеля под Темзой. В 1833 г. Брюнель был назначен главным инженером Большой западной железной дороги (Great Western Railway) и занимался постройкой туннелей, мостов и других крупных инженерных сооружений для нее. Кроме «Great Britain», на его счету еще два знаменитых парохода: «Great Western» и «Great Eastern». Во время Крымской войны Брюнелю была поручена постройка военного госпиталя у Дарданелл; для постоянного снабжения его свежей водой он устроил водопровод, провел рельсовый путь для перевозки раненых от места их высадки. Последним его проектом, который он разработал в 1852 г., был колоссальный цельнометаллический пароход «Great Eastern». Судно было построено в 1859 г., но работа над ним подорвала силы великого инженера. Во время приготовления к пробному плаванию «Great Eastern» Брюнель умер. Случилось это в Вестминстере 15 сентября 1859 г. Англичане чтят память мастера. По данным опроса, проведенного в 2002 г. компанией BBC, он занял второе место в списке величайших британцев в истории, уступив только Уинстону Черчиллю. В 2006 г. Королевский монетный двор выпустил две памятные монеты достоинством в 2 фунта в честь 200-летия со дня рождения Брюнеля. На обратных сторонах монет изображены его портрет на фоне моста Royal Albert Bridge в Плимуте и вокзал Паддингтон в Лондоне.

Картина ирландского художника Мэтью Кендрика «Great Britain» на мели в заливе Дандрам-Бей»





Пароход «Great Britain» в 1860 г.

1. Дамская комната; 2. Механизм подъема винта; 3. Рулевой механизм; 4. Ванная комната; 5. Кладовая; 6. Устройство для отсоединения гребного винта; 7. Бизань-мачта; 8. Обеденный салон первого класса; 9. Груз; 10. Кормовой салон первого класса; 11. Трюм; 12. Кормовые каюты третьего класса; 13. Кладовая; 14. Кюта механика; 15. Помещение для стюардов; 16. Грот-мачта; 17. Машинное отделение; 18. Каюты коچهгаров; 19. Бар; 20. Камбуз; 21. Дымовая труба; 22. Котлы;

23. Хлев; 24. Обеденный салон второго класса; 25. Носовые каюты четвертого класса; 26. Носовые каюты второго класса; 27. Угольный бункер; 28. Каюты младших офицеров; 29. Фок-мачта; 30. Шпиль; 31. Судовой карцер; 32. Ледник; 33. Колокол; 34. Помещения для команды; 35. Склад судового плотника; 36. Помещения для команды; 37. Галюн для команды.

Судно для перевозки эмигрантов в Австралию (1852–1875)

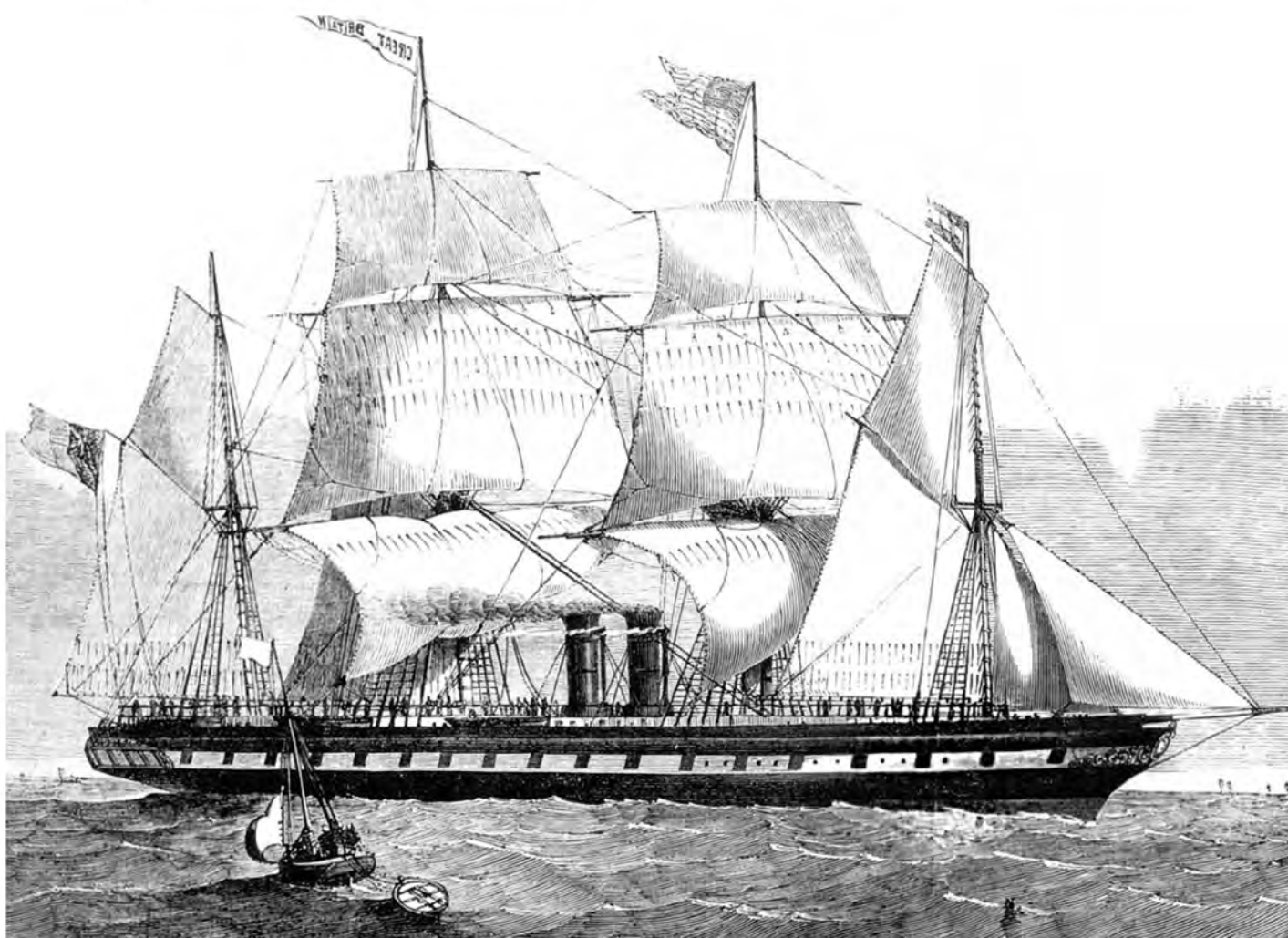
Новые владельцы внесли значительные изменения в первоначальную конструкцию. Они заменили двигатель, винт, руль, поставили вторую трубу и добавили еще одну верхнюю палубу, чтобы увеличить пассажиро-

вместимость: теперь судно могло перевозить 700 человек. Было переделано и парусное вооружение. Самым интересным техническим решением стал подъемный винт. Когда в качестве движителя использовались па-

Жизнь на борту 170 лет назад

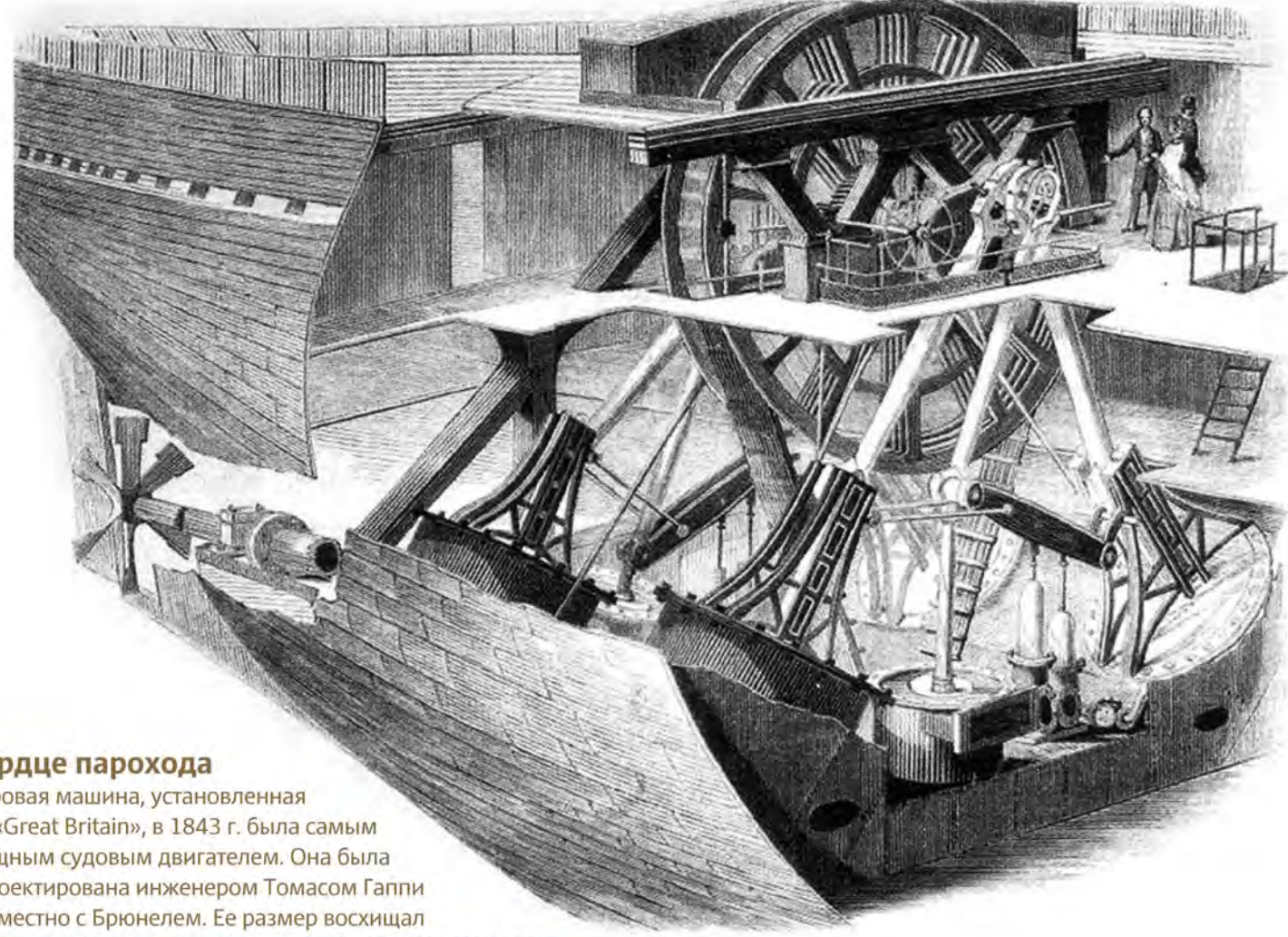
Судно создавалось, в первую очередь, как комфортабельный лайнер для трансатлантической линии. Его интерьеры, особенно прогулочный и обеденный салоны, были спроектированы лучшими и самыми модными лондонскими, как сказали бы сейчас, дизайнерами того времени. На верхней палубе также была выделена специальная зона для первого класса. В кормовой части был устроен салон для женщин. Сидя в обеденном салоне, пассажиры могли любоваться морским пейзажем в большие иллюминаторы. Совсем другие условия были для обычных пассажиров.

Когда «Great Britain» переделали для перевозки эмигрантов в Австралию, тесные каюты для них сохранились (только их стало больше). Основная масса кают располагалась на нижних палубах в носовой части судна. Вот что писал в своем дневнике один из пассажиров: «Наша каюта имеет довольно хорошую вентиляцию, но очень тесная и темная. В ней размещаются четыре человека. Расстояние между койками только два фута в ширину и шесть в длину, так что одеваться может одновременно только один человек. К тому же мы здесь вынуждены хранить часть багажа».



Кюта третьего класса

Обеденный зал первого класса



Сердце парохода

Паровая машина, установленная на «Great Britain», в 1843 г. была самым мощным судовым двигателем. Она была спроектирована инженером Томасом Гаппи совместно с Брюнелем. Ее размер восхищал современников, но, видимо, не очень радовал кочегаров, работающих в котельном отделении. За 4-часовую вахту необходимо было доставить к топкам около тонны угля. Пар из котлов поступал в четыре V-образно расположенных цилиндра. Огромное зубчатое колесо, установленное в центре коленчатого вала, при помощи цепной передачи передавало вращение на меньшее по диаметру колесо на гребном валу.

Следует отметить, что в 40-е гг. XIX в. конструкция котлов быстро совершенствовалась, так что к моменту начала эксплуатации судна они уже устарели. В 1852 г. новые владельцы заменили паровую машину и котлы на меньшие, но значительно более эффективные, которые прослужили почти 25 лет.

руса, гребной вал разъединился и винт поднимался внутрь корпуса, уменьшая сопротивление движению.

21 августа 1852 г. 630 пассажиров «Great Britain» попрощались со своими родственниками и друзьями в Ливерпуле и отправились в Австралию. Путешествие заняло 60 дней и большую часть времени проходило под парусами, хотя при штиле и неблагоприятном ветре новый двигатель и винт работали безупречно. Как и другие суда того времени, на обратном пути в Англию огибали м. Горн, совершая таким образом кругосветное путешествие в каждом круговом рейсе.

«Great Britain» работал на австралийской линии почти 25 лет, с двумя небольшими перерывами, когда он использовался как военный транспорт. В первый раз он перевозил войска во время Крымской войны в 1854 г., кроме того, в 1857 г. — кавалерию для борьбы с повстанцами в Индии. На австралийской линии судно заработало хорошую репутацию, и большинство эми-

грантов стремились попасть именно на него, надеясь на безопасность и разумное время в пути.

Грузовой парусник (1882–1886)

После долгих лет службы на австралийской линии стал сказываться возраст судна. Владельцы решили превратить «Great Britain» в грузовой парусник с трехмачтовым прямым парусным вооружением. Устаревшая паровая машина была демонтирована для увеличения грузоподъемности. Четыре года парусник работал, перевозя уголь из Уэльса в Сан-Франциско, а на обратном пути его грузом была пшеница из американских прерий.

В 1886 г. шторм у м. Горн повредил «Great Britain», и его капитан был вынужден укрыться в Порт-Стэнли на Фолклендских о-вах. Оказалось, что ремонт будет стоить очень дорого, и страховая компания продала судно новому владельцу — Falkland Island Company.



Корпус «Great Britain», затопленный в бухте Спэрроу на Фолклендских о-вах

Плавучий склад (1887–1933)

Хотя судно уже не могло выполнять рейсы, прочный железный корпус, построенный под руководством Брюнеля, был настолько в хорошем состоянии, что еще долгие 46 лет «Great Britain» служил плавучим складом. Однако в 1933 г. выяснилось, что корпус стал слишком старым даже для такого использования. В 1937 г. его отбуксировали в бухту Спэрроу и затопили на мелководье.

В течение многих лет его посетителями, кроме пингвинов, были только любители пикников и охотники за трофеями, которые сняли с судна все, что могли унести. Судовой колокол, например, многие годы красовался в одной из школ в Порт-Стэнли. Тем не менее корпус и мачты оставались в удивительно хорошем для своего возраста состоянии.



Транспортировка корпуса на родину с помощью понтона



26

Возвращение на родину. Музей (1970 г. — наше время)

Британцы еще в 30-е гг. задумывались о возвращении парохода на родину. Перед войной был создан специальный фонд, который собирал деньги для этого, однако в 1940 г. эти средства пошли на спасение не «Great Britain», а самой Великобритании. На них были куп-

лены истребители «Спитфайр», так нужные стране во время битвы за Англию.

Начало было положено в 1967 г., когда инженер Эван Корлетт написал статью для «Таймс», в которой изложил свой план по подъему и перевозке судна. Дела

Реплика оригинального гребного винта



27

пошли на лад, когда эту операцию решил профинансировать известный в то время миллионер-филантроп Джек Хэйвард.

Англо-германская команда спасателей подняла корпус с грунта, перевела в Порт-Стэнли и погрузила на понтон, предварительно демонтировав мачты. На этом понтоне корпус «Great Britain» совершил 8000-мильное путешествие в Бристоль. Судно вернулось 19 июля 1970 г. — через 127 лет после спуска на воду.

Начался долгий процесс реставрации. Было решено вернуть судну первоначальный вид в соответствии с проектом 1834 г. В 1998 г. проведенные исследования показали: хотя судно находится в сухом доке, высокая влажность воздуха вызывает интенсивную коррозию подводной части корпуса, и, если не принять меры, она полностью разрушит его менее чем за 25 лет. Был разработан оригинальный проект, по которому подводная часть корпуса в доке была отделена стеклянной крышей, в образовавшемся помещении были установлены осушители воздуха. Стеклянная крыша сверху покрыта водой, так что, когда смотришь с уровня ватерлинии, кажется, что «Great Britain» на плаву.

Крыша сухого дока

В 2005 г. пароход, превращенный в музей, был снова открыт для экскурсий, включая и подводную часть, находясь в доке возле которой, можно увидеть реплику гребного винта, воссозданную по чертежам Брюнеля. Сейчас «Great Britain» — главная достопримечательность Бристолья, музей ежегодно посещает более 150 000 человек. 🚩

