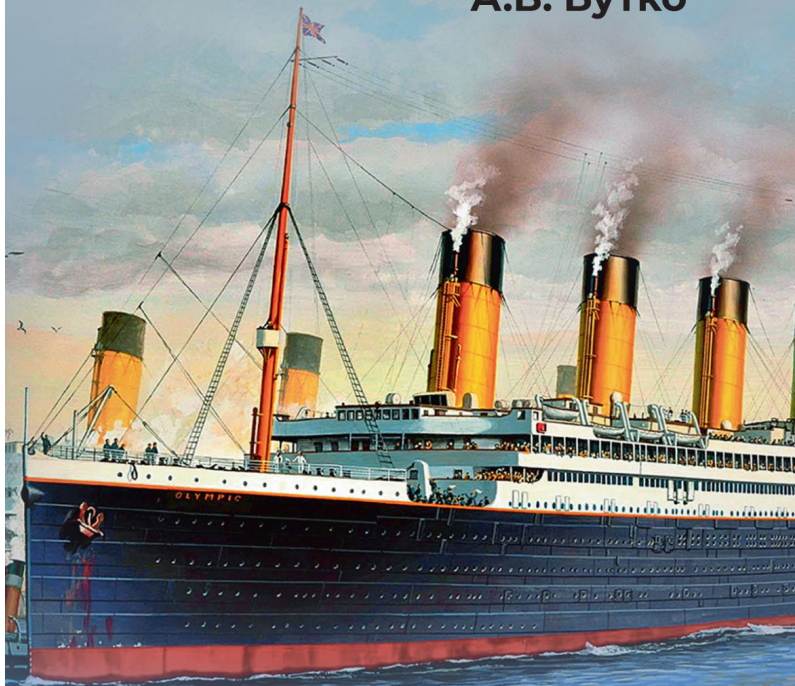


А.В. Бутко



**ЛЕГЕНДАРНЫЕ
ЛАЙНЕРЫ АТЛАНТИКИ
XIX ВЕКА**

А. В. Бутко
Легендарные лайнеры
Атлантики XIX века

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=70266214

Легендарные лайнеры Атлантики XIX века:

ISBN 978-5-907795-00-6

Аннотация

Каждый из описанных в книге океанских лайнеров, без всяких сомнений, являлся чудом инженерной мысли своего времени, а их неповторимые интерьеры, изготовленные в дворцовых стилях, предлагали пассажирам невиданные по тем временам роскошь и комфорт. Вместе они в своем противостоянии за приз «Голубой ленты Атлантики» создали золотой век транспортных перевозок через Атлантический океан.

Даже сегодня взгляд на удивительные события прошлого, рассказывающие нам об этом соперничестве, вызывает огромный интерес у современников. В то время как судьбы некоторых из рассмотренных лайнеров, которыми в свое время восхищались, а их конструкторов, строителей и организации их построивших награждали несправедливо преданы забвению и со временем забыты. С другой стороны, истории таких лайнеров как Лузитании, Титаник, Британник и некоторых других были представлены в художественной литературе и экранизированы.

Судьба каждого из этих лайнеров много значит для человечества в историческом и социальном плане, так как их история, на мой взгляд, это своего рода предупреждение, которое нельзя игнорировать, а трагедии тех лет не стоит повторять.

В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

Содержание

Предисловие	6
«Голубая лента» Атлантики	8
XIX век – эра великих кораблей	13
О компании Norddeutscher – Lloyd	29
О лайнере «Кайзер Вильгельм дер Гроссе»	34
Конец ознакомительного фрагмента.	47

А.В. Бутко
Легендарные лайнеры
Атлантики XIX века

© А.В. Бутко, текст, 2024

© Издательство «Наш мир», оформление, 2024

Предисловие

В наше время корабли все реже используют как пассажирское транспортное средство, ведь если надо пересечь океан, это проще и быстрее сделать на самолете. А существующие сегодня современные океанские лайнеры во многом служат в качестве круизных, они возят туристов по морям и океанам и даже осуществляют кругосветные плавания.

Но так было далеко не всегда. Вплоть до второй половины XX века пассажирские суда были наиболее дешевым видом транспорта, если вам надо было попасть с одного континента на другой.

Морские державы того времени, стремясь утвердиться на просторах Мирового океана и перещеголять друг друга, строили гигантские корабли невиданной по тем временам роскоши и технической оснастке. И каждое из этих судов было по-своему уникально и являло собой символ гордости и величия своей страны.

Особо острая борьба за скорость и престиж шла на трансатлантических линиях, между странами Атлантического бассейна: Великобританией, Францией, Германией, США и др. И именно здесь зародилась и велась жесточайшая борьба за переходящий приз судоходных компаний – «Голубая лента Атлантики».

В те времена именно для Атлантики создавались быстро-

ходные, комфортабельные и дорогостоящие суда.

Так, вся история трансатлантического судоходства – это летопись жесточайшей конкуренции крупнейших пароходных компаний, поддерживаемых правительствами этих стран. В этой борьбе встречается и экономическая подоплека тех событий с явным оттенком политической интриги, и хроника драматических событий, происходивших в Северной Атлантике того времени.

«Голубая лента» Атлантики

В 1837 году, после того как Англией и Америкой было установлено регулярное морское сообщение, между крупнейшими судовладельческими компаниями Европы и США разгорелась жесточайшая конкуренция за быстроту доставки через океан пассажиров и срочных грузов. Судно, доставившее груз быстрее всех, получало приз – «Голубая лента Атлантики».

Ленты как таковой вообще не существовало – она просто изображалась на свидетельстве, которое выдавалось победителю. Но в 1944 году член парламента Великобритании, Гарольд Хэйлз, решил добавить к свидетельству почетное знамя и кубок.

Знамя состояло из абсолютно синего полотна с позолоченной бахромой по краям, а само оно при вручении торжественно поднималось на мачте судна-призера. Кубок же представлял собой подставку из оникса, на которой располагалась чета Посейдонов и две фигуры Ники, держащие земной шар, а на нем две борющиеся фигуры, символизирующие величие человечества и стихию. Первая побеждает и в поднятой руке держит лайнер. Сам же земной шар окружен широким кольцом, на котором в виде картушек компаса указано направление ветра. На кольце, между картушками, уже после изготовления кубка, были нанесены изображения че-

тырех судов: «Грейт Вестерн», «Мавритания», «Британия» и «Нормандия».

«Грейт Вестерн» – стал первым судном, кому был вручен этот приз; «Британия» – была первым пароходом, получившим этот приз; «Мавритания» – держала этот приз более двадцати лет (дольше из какого-либо его другого обладателя); «Нормандия» – была обладателем приза на момент создания кубка.

Обладание этим призом давало право перевозить основную часть почтовых отправлений между Америкой и Европой, что само собой было очень доходной статьёй в судоходстве. А судно, получившее «Голубую ленту», становилось популярным в морских кругах, кроме того, известность получала и компания, которая это судно построила и им владела.

Первым призером «Голубой ленты» был британский парусно-колесной корабль «Грейт Вестерн», который в 1838 году пересек Атлантику и прибыл в Нью-Йорк из Бристоля за пятнадцать дней. А его скорость составила 8 узлов.

Однако уже в 1840 году премия перешла к пароходу «Британия», увеличившему скорость на 0,19 узла, а в 1841 году обладателем «ленты» стал пароход «Аркадия», развивший скорость 9,28 узла. В 1847 году английский пароход «Иберия» поднял рекорд скорости до 11,7 узла. А через четыре года американский пароход «Пасифик» пересек океан со скоростью 13 узлов. Так, приз переходил из одних рук в дру-

гие в результате борьбы между судоходными линиями различных стран.



Кубок

Надо сказать, что бесспорным претендентом на обладание «Голубой ленты» считался и «Титаник».

XIX век – эра великих кораблей



Пароход Campania компании Cunard Line

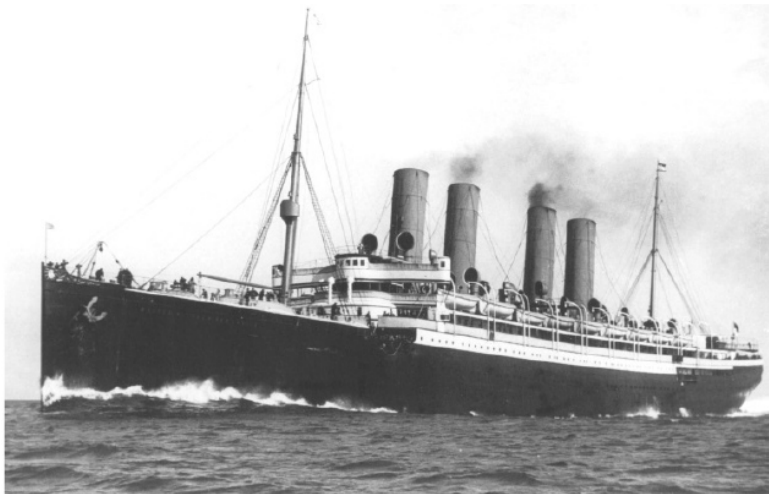
Конец XIX – начало XX века – Германия и Великобритания ведут в Северной Атлантике ожесточенную борьбу за «Голубую ленту Атлантики».

В 1896 году пароход «Компания» британской компании Cunard Line пересек Атлантику с невиданной до той поры скоростью, дошедшей до 21 узла. К этому моменту «Голубая лента» находилась в руках британских судовладельцев более двадцати лет и, как правило, принадлежала кораблям компаний Cunard или White Star Line.

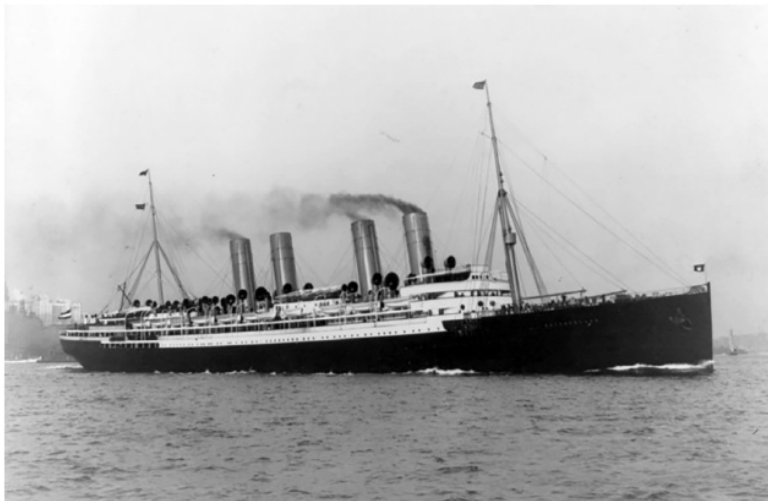
Такое положение вещей было символом привычного британского господства на море в течение десятилетий, но наступало время больших перемен. Германские пароходные компании Hamburg – Amerika и Norddeutscher – Lloyd активно набирали обороты, перевозя через Атлантику европейских иммигрантов. И в скором времени они вступили в гонку за «Голубую ленту» на равных правах с признанными на тот момент лидерами. Но простого участия в гонке им вскоре стало недостаточно – нужно было задавать темп. Так, в 1897 году германский лайнер «Кайзер Вильгельм дер Грессе» в своем первом рейсе с легкостью пересек Атлантику со скоростью 22 узла.

А в 1900 году другая германская компания Hamburg – Amerika Line спустила на воду лайнер «Дейчланд», который пересек «большой пруд» уже со скоростью 23 узла. Но и этот рекорд продержался меньше года. Новый германский лайнер компании Norddeutscher – Lloyd – «Кронпринц Вильгельм» установил рекорд скорости 23,5 узла, который в 1904 году был превзойден еще одним немецким лайнером компании Norddeutscher – Lloyd – «Кайзером Вильгельмом II», который составил почти 24 узла.

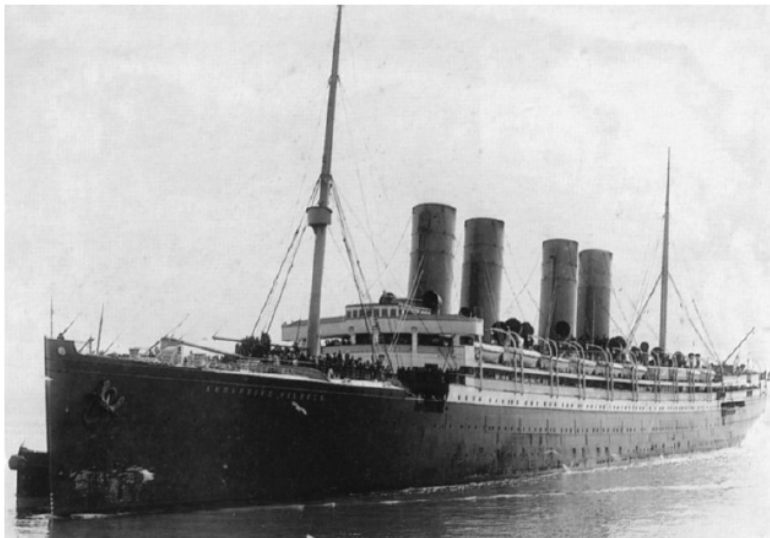
Это означало поражение Британии в гонке за «Голубую ленту Атлантики», и это поражение было только началом.



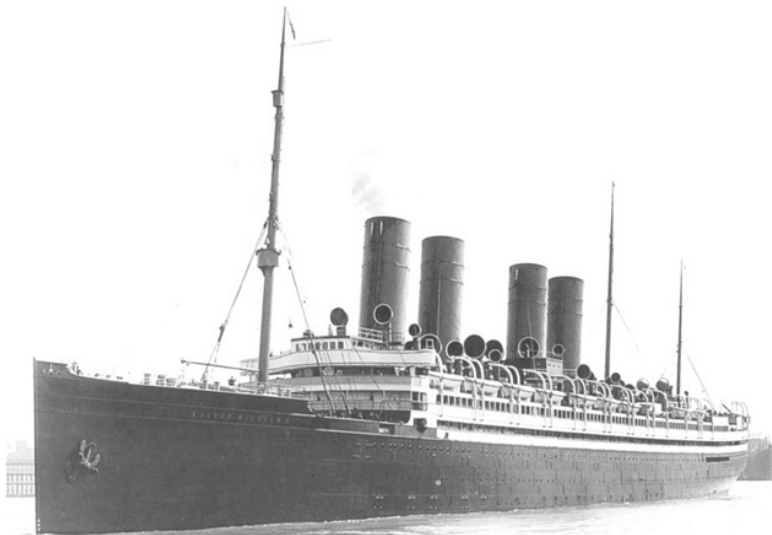
Лайнер Kaiser Wilhelm der Grosse



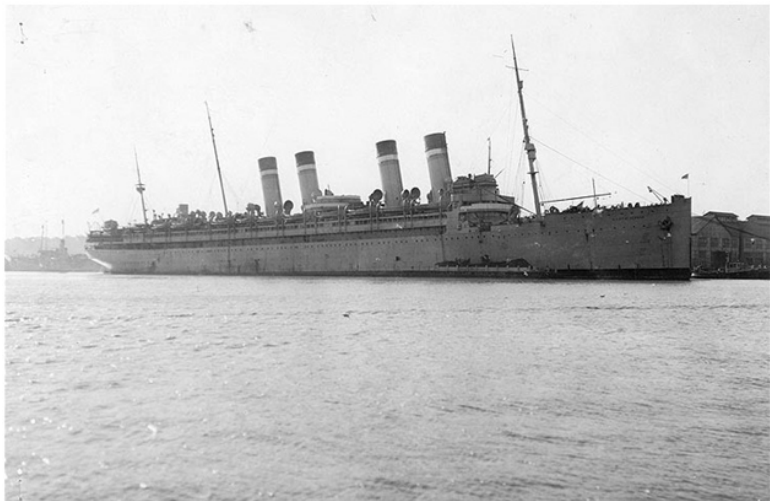
Лайнер Deutschland



Лайнер Kronprinz Wilhelm 8



Лайнер Kaiser Wilhelm II



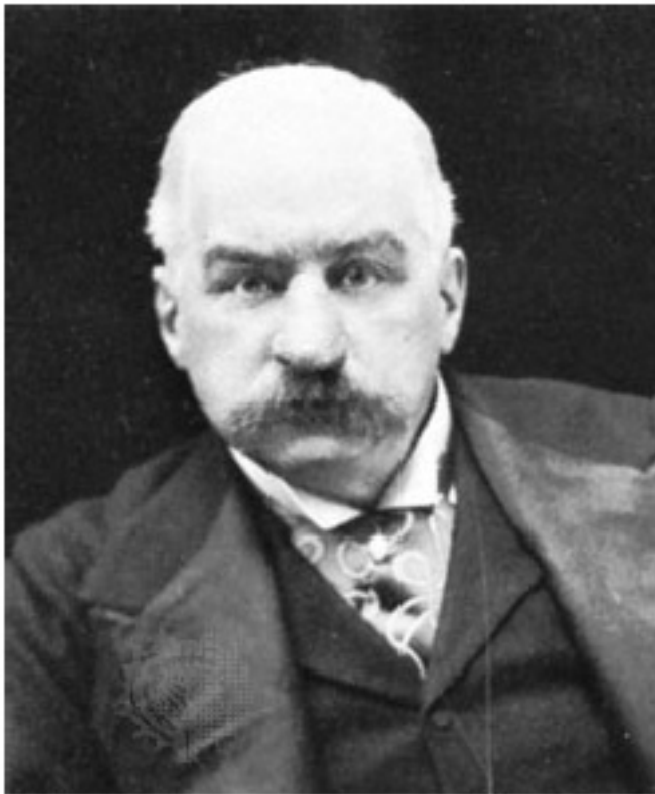
Лайнер Kronprinzessin Cecilie

Такой стремительный успех немецких пароходных компаний во многом объяснялся их активной финансовой поддержкой со стороны правительства объединенной Германии, в то время как правительство Великобритании изначально было настроено против вмешательства в деятельность британских пароходных компаний. Но уже к 1903 году оно было вынуждено пересмотреть свою точку зрения.

Дело в том, что на сцену этой борьбы вышли новые участники, и события стали принимать неожиданный оборот.

Американский железнодорожный магнат Джон Пирпонт Морган (John Pierpont Morgan) решил создать транспортную

монополию, которая контролировала бы перевозки грузов и пассажиров из Старого Света до любой точки в Новом Свете. Американские железные дороги уже были под контролем Моргана, и для осуществления этой мечты ему оставалось получить контроль над Северо-Атлантическими линиями. Решать эту задачу Морган начал с упорством «парового катка».



John Pierpont Morgan

Достаточно взглянуть на некоторые факты: в 1899 году Морган приобрел контрольное участие в германских пароходных компаниях – Hamburg – Amerika Line и Norddeutscher – Lloyd. К 1900 году он уже контролировал

большую часть британских пароходных компаний. Для полного контроля за британскими перевозками через Атлантику Моргану оставалось поглотить две крупнейшие британские пароходные компании – White Star Line и Cunard. Обладая огромными финансовыми ресурсами и практически являясь монополистом на рынке трансатлантических перевозок, компания Моргана начала предлагать поездку в Америку 3-м классом всего за 2 фунта. White Star Line не смогла выдержать столь жесткой конкуренции, и в 1902 году вошла в объединенную пароходную компанию Моргана, известную как International Mercantile Marine (ИММ).

Правление компании Cunard продолжало сопротивляться Моргану и вела переговоры с британским правительством о финансовой поддержке.



Голосующая акция International Mercantile Marine (IMM)

Тем временем у британского адмиралтейства причин для беспокойства было гораздо больше.

В конце XIX – начале XX века командование военным морским флотом большинства европейских стран разделяло концепцию использования во время войны так называемых «вспомогательных крейсеров» – быстроходных океанских лайнеров. Конструкция, которых позволяла устанавливать на них орудия среднего калибра (до 6 дюймов), размещать внутри корпуса артиллерийские погреба, устанавливать подъемники для снарядов и дальномерное оборудование. И в случае объявления войны такие лайнеры достаточ-

но быстро переоборудовались, вооружались, а их экипажи укомплектовывались военными-резервистами. Основной задачей таких вспомогательных крейсеров была охота за торговыми судами противника в открытом море с максимальным использованием преимущества океанских лайнеров в скорости.

Таким образом, британское адмиралтейство пришло к выводу, что германские быстроходные лайнеры в роли вспомогательных крейсеров представляли собой смертельную опасность для британского торгового судоходства. Не обладая кораблями аналогичного класса, которые были бы способны преследовать противника в открытом море, адмиралтейство было бы вынуждено направить для охраны торговых судов большое количество крейсеров из состава военно-морских сил. Тем самым значительная часть военно-морского флота оказалась бы связанной в самый неподходящий момент начала боевых действий, а финансовые, людские и материальные затраты подобного мероприятия были бы непоправимыми в военное время.

К 1902 году International Mercantile Marine Моргана, кроме американских, контролировала большую часть британских компаний, из которых две крупнейшие – White Star Line и Liland Line, а также два германских «гиганта», Hamburg – Amerika Line и Norddeutscher – Lloyd. Кроме того, Морган скупил значительные пакеты акций многих континентальных пароходных компаний, таких как голландская

Holland Line.

В июле 1902 года он вновь сделал предложение о вхождении в ИММ компании Cunard. Однако выхода флота Cunard, состоявшего из первоклассных судов, из-под юрисдикции британского морского регистра не могла допустить уже ни британская общественность, ни адмиралтейство. Между тем политическое напряжение в отношениях между Германией и Британией нарастало, и британское адмиралтейство было обеспокоено тем, что в случае войны германское правительство имело возможность оказать на ИММ давление и заставить Моргана отказать британскому адмиралтейству в предоставлении пассажирских лайнеров для их переоборудования во вспомогательные крейсера, тем самым фактически лишив Британию вспомогательного флота.

Дипломатические таланты руководства Cunard, которые оно проявило в переговорах с правительством, а также явная заинтересованность со стороны адмиралтейства привели к тому, что в октябре 1902 года британское правительство было вынуждено подписать с Cunard Line соглашение о финансовой поддержке.

По условиям соглашения адмиралтейство должно было оказать Cunard Line помощь в строительстве двух новых лайнеров – «Лузитания» и «Мавритания», предоставить ссуду для их строительства в размере 2 600 000 фунтов на десять лет под 2,75 % годовых и ежегодно предоставлять субсидии в размере 75 000 фунтов на покрытие операционных расхо-

дов.

Взамен руководство Cunard Line пообещало, что контроль за компанией останется в британских руках, также строящиеся лайнеры должны быть достаточно быстроходными и быть в состоянии завоевать «Голубую Ленту». Кроме того, в случае военных действий корабли должны были быть представлены в распоряжение военно-морского флота Британии.

Изначально пожелания того соглашения сводились к тому, что корабли должны были развивать и поддерживать скорость до 25 узлов и иметь защиту машинных отделений не хуже, чем на крейсерах британского военно-морского флота. С другой стороны, корабли должны были приносить прибыль Cunard Line. «Лузитания» и «Мавритания» должны были быть способны принять на борт до 2300 пассажиров и 900 человек команды, превосходить по уровню комфорта любой корабль в Атлантике (причем для пассажиров всех трех классов) и не иметь себе равных по роскоши апартаментов для пассажиров первого класса. Эти лайнеры должны были стать роскошными плавучими отелями, которые при необходимости можно было бы превратить в боевые корабли.

В соответствии с проектом, водоизмещение лайнеров должно было составить 41 400 тонн – это были первые в истории корабли, перешагнувшие 40 000-тонную отметку. Они должны были быть на 18 000 тонн больше самого крупного из существовавшего на тот момент германского лайнера «Кайзера Вильгельма II». Достаточно вспомнить, что по-

следний британский корабль, который за десять лет до того завоевал «Голубую ленту Атлантики» – «Кампания», имел водоизмещение всего 18 000 тонн.

Конечно, надо сказать, что технические решения, которые были применены при строительстве лайнеров, стали революцией для своего времени и лайнеры считались инженерным чудом. Впервые в истории мореходства пассажирские корабли такого размера были оснащены турбинами. На лайнерах устанавливалось по четыре комплекта турбин Parsons. Их мощность должна была практически вдвое превосходить мощность силовой установки лайнера «Кайзер Вильгельм II».

Четыре огромные трубы, согласно инженерным расчетам того времени, были необходимы, чтобы создавать достаточную тягу для котлов, а узкий корпус длиной 768 футов (около 230 м) и массивная надстройка являли внешний облик кораблей, который должен был внушать ощущение мощи, хотя красивым или элегантным такой корабль нельзя было бы назвать ни при каких обстоятельствах.

В попытке соответствовать требованиям адмиралтейства и Cunard Line конструкторам пришлось идти на определенные компромиссы. Наиболее известный факт был отмечен в руководстве для капитанов этих лайнеров – если корабль наберет воды и будет удерживать крен более 22 градусов, его необходимо покинуть. Конструкторы не смогли добиться большей стабильности лайнеров с учетом параметров, за-

данных Адмиралтейством и руководством Cunard.

8 сентября 1907 года «Лузитания» вышла из Ливерпуля в свой первый трансатлантический рейс. То, что рекорд скорости, установленный до этого германским лайнером «Кайзером Вильгельмом II», будет превзойден, сомнений ни у кого не было – всех интересовало только одно – на сколько. «Лузитания» пересекла Атлантику на шесть часов быстрее, чем «Кайзер Вильгельм II». «Голубая лента Атлантики» вернулась в Британию. Это произошло 13 сентября 1907 года, и так уж совпало, что это была пятница...

В последующие семь лет за «Голубую ленту Атлантики» боролись только «Лузитания» и «Мавритания». Ни один другой лайнер не мог сравниться с ними по скорости. Об удобстве для путешественников говорить не приходилось. «Лузитания» и «Мавритания» завоевали всеобщие симпатии – от состоятельных пассажиров роскошного 1-го класса до мастеровых-эмигрантов, путешествовавших экономичным третьим классом.

О компании Norddeutscher – Lloyd

В середине XIX века мировая торговля ощутила на себе быстрый рост бирж, постепенно появлялись новые рынки. В связи с этим каждый год около 155 000 немецких эмигрантов перебирались за рубеж, а многие эмигранты из других стран, наоборот, прибывали в Германию.

Государственные и небольшие, частные, судоходные линии с таким потоком потенциальных пассажиров просто не справлялись.

27 марта 1847 года банкир Адольф Халл и судовладелец Фердинанд Лаиесз провели собрание на фондовой бирже Гамбурга, на котором присутствовали основные финансовые лидеры и часть наиболее крупных судовладельцев Гамбурга.

Результатом двухчасового собрания стало основание единой судоходной линии Norddeutscher – Lloyd. Едва ли кто из присутствующих мог себе представить, что в тот день они основали некогда в будущем одну из самых успешных и ведущих судоходных компаний в мире.

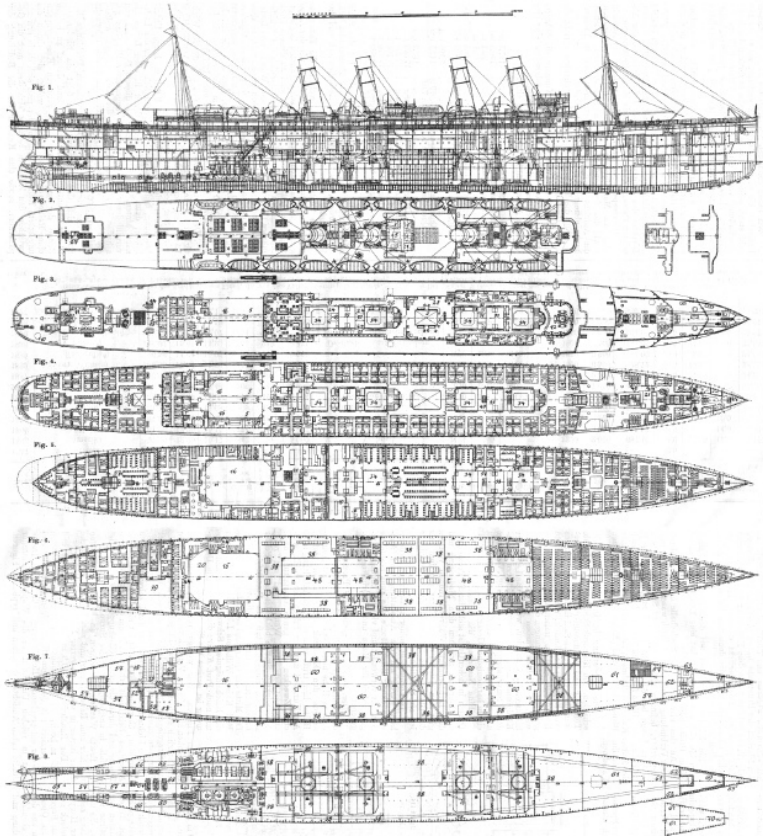
Уже в октябре 1848 года Norddeutscher – Lloyd обслуживала треть всех пассажиров Северной Атлантики с парусниками «Лоу», «Нортинг» и «Гамбург». А уже 19 июня 1858 года пассажиры Norddeutscher – Lloyd пересекают океан на первом германском пароходе «Бремен».

В 1886 году компания получила почетные награды и

дополнительные контракты германского правительства. Теперь она курировала и имперскую почту Германии по линии Lloyd в Восточную Азию.

В 1889 году компания построила свои первые скоростные пароходы, а с 1891 года она запустила круизные линии. Так, 22 января 1891 года пароход «Виктория Августа» проводит первый круизный рейс Германии.

Но успехи Norddeutscher – Lloyd в большинстве своем оставались в тени лидерских позиций британских судоходных компаний, хорошо известных своими скоростными судами по всему миру. И этот факт имперское правительство великой Германии без внимания оставить не могло. И в 1895 году Norddeutscher – Lloyd были выделены огромные субсидии на постройку новых судов, которые должны были олицетворять всю мощь, технический прогресс и величие Германской империи. И такой лайнер у Германии появился уже в 1897 году. Лайнер получил названия «Кайзер дер Гроссе».



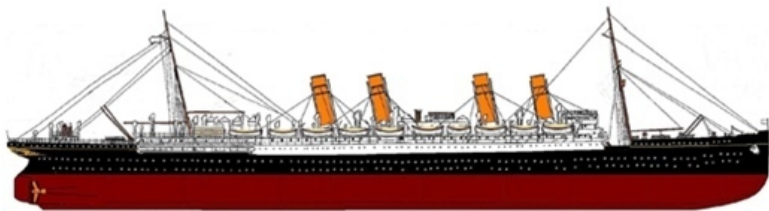
1. Офисер 2. Бал. 3. Двигательный 4. Двигательный 5. Овердек 6. Картоинтерьер 7. Шкафпалуба. 8. Водопровод 9. Складские помещения 10. Электростанция 11. Бакалейная 12. Кухня 13. Столовая 14. Каюта 15. Туалет 16. Душ 17. Ванная 18. Складские помещения 19. Складские помещения 20. Складские помещения 21. Складские помещения 22. Складские помещения 23. Складские помещения 24. Складские помещения 25. Складские помещения 26. Складские помещения 27. Складские помещения 28. Складские помещения 29. Складские помещения 30. Складские помещения 31. Складские помещения 32. Складские помещения 33. Складские помещения 34. Складские помещения 35. Складские помещения 36. Складские помещения 37. Складские помещения 38. Складские помещения 39. Складские помещения 40. Складские помещения 41. Складские помещения 42. Складские помещения 43. Складские помещения 44. Складские помещения 45. Складские помещения 46. Складские помещения 47. Складские помещения 48. Складские помещения 49. Складские помещения 50. Складские помещения 51. Складские помещения 52. Складские помещения 53. Складские помещения 54. Складские помещения 55. Складские помещения 56. Складские помещения 57. Складские помещения 58. Складские помещения 59. Складские помещения 60. Складские помещения 61. Складские помещения 62. Складские помещения 63. Складские помещения 64. Складские помещения 65. Складские помещения 66. Складские помещения 67. Складские помещения 68. Складские помещения 69. Складские помещения 70. Складские помещения 71. Складские помещения 72. Складские помещения 73. Складские помещения 74. Складские помещения 75. Складские помещения 76. Складские помещения 77. Складские помещения 78. Складские помещения 79. Складские помещения 80. Складские помещения 81. Складские помещения 82. Складские помещения 83. Складские помещения 84. Складские помещения 85. Складские помещения 86. Складские помещения 87. Складские помещения 88. Складские помещения 89. Складские помещения 90. Складские помещения 91. Складские помещения 92. Складские помещения 93. Складские помещения 94. Складские помещения 95. Складские помещения 96. Складские помещения 97. Складские помещения 98. Складские помещения 99. Складские помещения 100. Складские помещения

Fig. 1. Die Bremenische Lloyd Dampfschiffahrtsgesellschaft, Fig. 2. Bootschiff, Fig. 3. Passagierschiff, Fig. 4. Oberdeck, Fig. 5. Hauptdeck, Fig. 6. Zwischendeck, Fig. 7. Bugdeck, Fig. 8. Ansicht des Bugens.

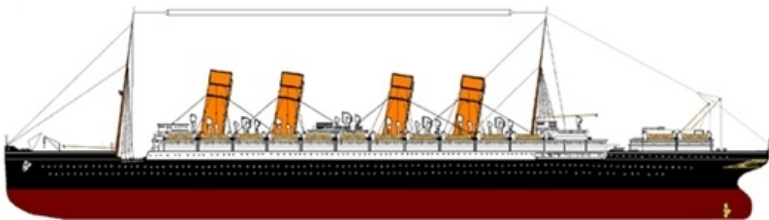
Это великолепное судно по-настоящему восхищало современников. И в первые в истории судоходства немецкий лайнер был признан лучшим в мире.

«Дер Гроссе» был самым большим и роскошным лайнером в Северной Атлантике, к тому же являлся новым скоростным чемпионом.

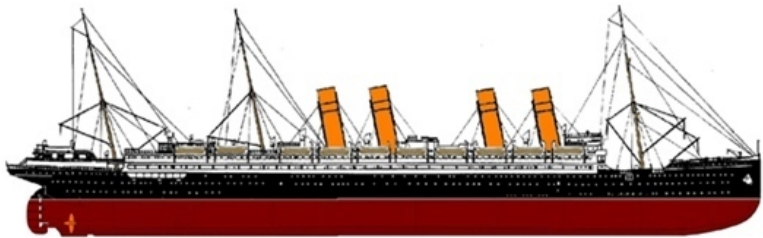
Построив его, Norddeutscher – Lloyd положила начало новой эры великих лайнеров и их конкуренции в Атлантике. В последующим Norddeutscher – Lloyd еще не раз удивляла мир своими великолепными лайнерами и вошла в историю мирового судоходства как одна из ведущих пароходных компаний Европы.



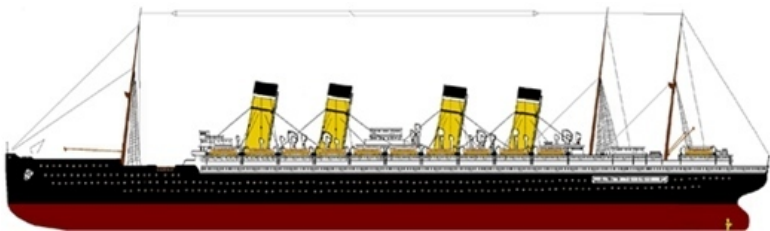
SS Kaiser Wilhelm der Grosse



SS Kronprinz Wilhelm

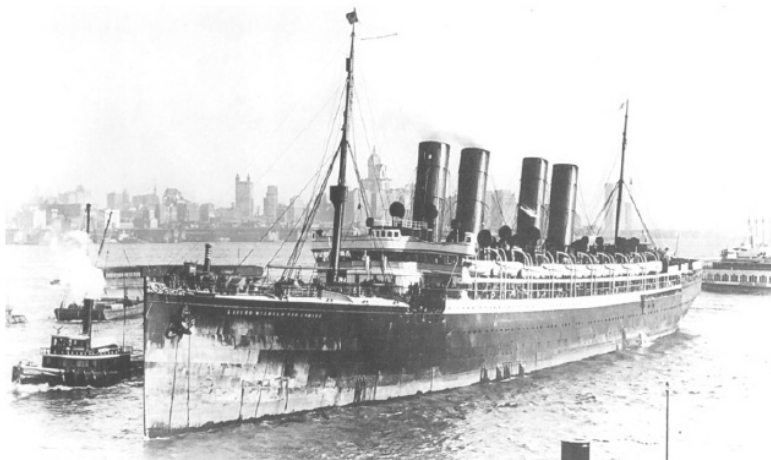


SS Kaiser Wilhelm II



SS Kronprinzessin Cecilie

О лайнере «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» 1897–1914 гг



Лайнер Kaiser Wilhelm der Grosse

«Кайзер Вильгельм дер Гроссе», RMS Kaiser Wilhelm der Grosse – немецкий трансатлантический лайнер, принадлежавший компании Norddeutscher – Lloyd.

Лайнер был спущен на воду в мае 1897 года на верфи «Гамбургские линии» в городе Штеттин – Германия (нынешний польский город Щецин). Новое судно должно было уста-

новить новый стиль для океанских лайнеров.

Поразительная характеристика «Вильгельма Кайзера дер Гроссе» (в переводе – Император Вильгельм Великий) заключалась во внешности четырехтрубного красавца, что в течение следующего десятилетия сделало его символом размера и безопасности. Лайнер был назван в честь отца Вильгельма II первого императора Германской империи Вильгельма. Говоря о характеристиках лайнера, нужно выделить его скоростные качества относительно всех остальных пассажирских лайнеров того времени. Так как это судно было оснащено поршневыми двигателями, способными разрабатывать около 31 000 мощностей (л. с.), что давало возможность лайнеру развивать скорость до 22 узлов. RMS Kaiser Wilhelm der Grosse стал первым лайнером, на котором была установлена коммерческая беспроводная система телеграфии, когда компания Marconi оборудовала судно в феврале 1900 года.

Судно было также первым четырехтрубным лайнером. Именно четыре трубы и станут признаком престижа и безопасности судов. Но в отличие от более поздних четырехтрубных лайнеров у «Кайзера Вильгельма дер Гроссе» было лишь две шахты из котельных, которые наверху раздваивались. Это и есть причина расположения труб через неравные промежутки. Хотя, как и многие другие четырехтрубные лайнеры, он не нуждался в таком количестве труб. Хватило бы и двух.

Еще одной особенностью нового лайнера впервые примененной на пассажирских судах системы, обеспечивающей живучесть корабля, – водонепроницаемые отсеки. Причем по принятому в германском судостроении порядку водонепроницаемые основные отсеки нумеровались римскими цифрами, начиная от кормы. Всего лайнер имел двенадцать таких отсеков, закрывавшихся герметичными дверьми. Закрытая герметичная дверь может препятствовать попаданию воды и периодических незначительных потоков на палубу, но может и протекать. Эти открывающиеся наружу двери полезны при входе с палубы в отсеки над палубами. Тут стоит пояснить, что сама технология водонепроницаемых отсеков не нова. Водонепроницаемые отсеки и перегородки первоначально были изобретены китайцами. Эти отсеки укрепляли джонки для замедления затопления в случае пробоины во времена династий Хань и Сун. Широкое применение китайских водонепроницаемых отсеков вскоре распространилось на европейцев через индийских и арабских купцов. Но экономика ранних непотопляемых пассажирских судов была тщательно изучена в Европе в 1882 году.



Китайская джонка, укрепленная водонепроницаемыми отсеками



Кроме того, лайнер был весьма комфортабелен для своего времени. Интерьеры внутренних помещений были отделаны в стиле барокко Favouring. Эстетическое ощущение внутреннего убранства лайнера создавало атмосферу роскоши и стиля. Общие комнаты лайнера имели высокие потолки, украшенные богатой винтовой резьбой из красного дерева.

В сентябре 1897 года «Вильгельм Кайзера дер Гроссе» был наконец готов для путешествий.

Корабль отправился в первый рейс 19 сентября 1897 года

из Бремерхафена в Саутгемптон, а затем в Нью-Йорк. По пути в Саутгемптон он показал среднюю скорость 20,7 узла, а из Саутгемптона до Сэнди Хук у Нью-Йорка перешел за пять дней – 22 часа 45 минут со средней скоростью 21,39 узла. На обратном пути 30 сентября – 6 октября прибыл Плимут, установив рекорд в направлении на восток: пять дней 15 часов 10 минут – средняя скорость 21,91 узла. В рейсе на запад в ноябре 1897 лайнер улучшил результат, пройдя маршрут из Саутгемптона в Нью-Йорк за шесть дней и 58 минут. Дневной рекорд был – 567 миль за один день. На обратном пути корабль установил новый рекорд: пять дней 17 часов 8 минут, хотя и был задержан на 25 минут у горящего корабля.



В начале марта 1898 года услугами NDL воспользовался принц Бельгии Альберт, отправившись на лайнере в Нью-Йорк, а на обратном пути 15–21 марта лайнер в очередной раз улучшил свой результат, прибыв в Плимут из Нью-Йорка за пять дней 17 часов 22 минуты со средней скоростью 22 узла. Столь убедительные победы настолько впечатлили кайзера Вильгельма II, что 25 марта 1898 он вышел на лайнере в однодневный круиз в Бремерхафен, чтобы лично убедиться в скорости судна.

В рейсе 29 марта – 5 апреля 1898 года лайнер прибыл в Нью-Йорк из Саутгемптона за пять дней и 20 минут (3120 морских миль со средней скоростью 22,3 узла), завоевав «Голубую ленту Атлантики» и в западном направлении, отобрав ее у британского лайнера «Lucania» компании «Кунард Лайн». Тем самым новый лайнер положил конец безраздельному господству Великобритании на трансатлантических трассах.

Дорожная публика наслаждалась новым лайнером, и он быстро набрал популярность. Великобритания же была в состоянии потрясения. Ведь на тот момент немецкие лайнеры были не только самыми роскошными, но и самыми быстрыми в Северном Атлантическом регионе. При этом «Вильгельм Кайзер дер Гроссе» являлся олицетворением гордости и успеха Имперской Германии.

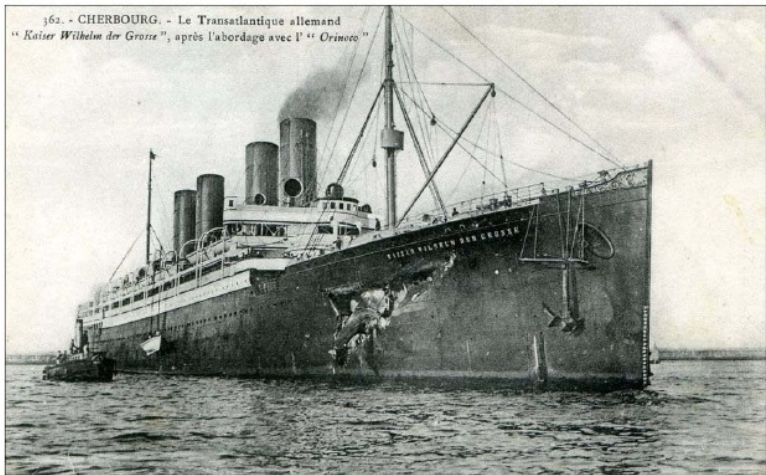
Но слава его была недолговечна. Уже в 1900 году «Вильгельм Кайзер дер Гроссе» передал приз «Голубой ленты» однотипному ему лайнеру «Дейчланд», принадлежавшему конкурирующей немецкой компании Hamburg – Amerika Line.

А в скором времени стало и вовсе очевидным, что «Вильгельм Кайзер дер Гроссе» не выдерживал конкуренции и быстрой технологической эволюции лайнеров. Его немецкие конкуренты быстро завоевывали все новые и новые рекорды во всех областях.

Тем не менее с сентября 1897 года по 1906 год «Вильгельм

«Кайзер дер Гроссе» оставался популярным среди немецкой знати и успешных бизнесменов Старого Света, желающих пересекать Атлантический океан с комфортом.

В ноябре 1906 года «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» столкнулся с британским судном «Ориноко». Немецкий лайнер получил надводную пробоину длиной 21 метр и шириной 8 метров. Суд признал виновной в столкновении немецкую сторону.



Gauguin_0076

www.delcampe.net

В результате «Кайзер дер Гроссе» был отправлен на капитальный ремонт и переоборудование. А начиная с 1906 года, лайнер постепенно растерял своих именитых и успеш-

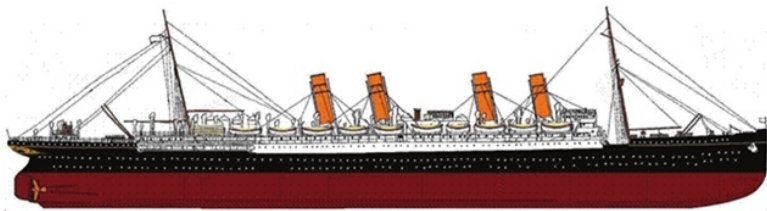
ных поклонников. И в скором времени, с 1913 года, «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» был переделан в судно третьего класса, чтобы воспользоваться выгодным рынком эмигрантов, путешествующих в Соединенные Штаты.

Хотя «Вильгельм Кайзер дер Гроссе» больше не был современным океанским лайнером, но он был первым из серии великих немецких трансатлантиков, который показал миру настоящее технологическое чудо, олицетворяющее гордость Германии и ее граждан.

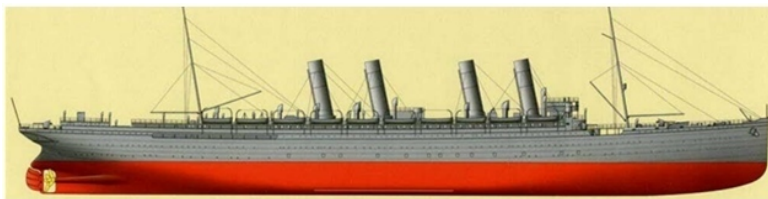
С началом Первой мировой войны лайнер был мобилизован и вступил в кайзеровский флот в качестве вспомогательного крейсера (26 августа 1914 г).

К началу войны лучшие годы лайнера уже остались позади.

В конце июля 1914 года на верфи «Норддойчер Ллойда» он получил 6 – 105/40 мм орудий и пару мелких револьверных пушек. Эффектная раскраска мирного времени – черный корпус, белые надстройки и желтые трубы – сменилась мрачным серо-черным камуфляжем.



SS Kaiser Wilhelm der Grosse



SS Kaiser Wilhelm der Grosse

Следует отметить, что немцы, следуя установившейся традиции, и на вспомогательных крейсерах, как и на легких крейсерах военного флота, устанавливали орудия попарно – на правом и левом бортах.

4 августа 1914 года «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» под командованием капитана 1-го ранга Рейманна покинул устье Везера и взял курс на север. Сначала он прижимался к норвежскому берегу, потом по широкой дуге обогнул Шетландские острова и вышел в открытый океан. Петля английской блокады пока еще не затянулась туго, и такой прорыв не был слишком сложным. 7 августа «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» северо-восточнее Исландии натолкнулся на британский траулер «Тубан Каста» и потопил его.

Это суденышко могло сообщить о прорыве «Кайзер Вильгельм дер Гроссе», поэтому его нельзя было отпускать. Морские коммуникации в районе Канарских островов патрулировали только устаревшие британские крейсера «Хайфла-

ер» и «Винидиктив», поэтому там можно было неплохо пожить. Множество пароходов заходили в Санта Крус де Тенерифе, поэтому «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» следовало лишь немного подождать и богатая добыча сама пришла бы к нему в руки.

15 августа, когда запас угля на лайнере уже начал подходить к концу, он захватил британский пароход «Галишиэн», который следовал из Кейптауна в Лондон. Радист «Кайзера дер Гроссе» перехватил радиограмму транспорта, который уточнял, можно ли спокойно подойти к острову. Рейманн приказал своему радисту ответить, что он встретит пароход и отконвоирует его в порт. Но, когда корабли встретились в море, англичанин получил гораздо менее приятную радиограмму: «Немедленно остановиться. Не использовать радио, иначе я потоплю вас».

Германская абордажная партия поднялась на борт «приза» и обнаружила, что на «Галишиэне» находятся 250 пассажиров, многими из которых были женщины и дети.

Рейманн на следующее утро отпустил захваченный транспорт. Но буквально через пару часов он встретил четырехмачтовый пароход «Кайпара» с грузом новозеландского мяса. Он направлялся в порт за углем. «Приз» был тут же потоплен, но «Кайзеру Вильгельму» пришлось израсходовать 53 драгоценных 105-мм снаряда.

Воодушевленный этими успехами, Рейманн взял курс на юго-запад. Во второй половине дня на горизонте был заме-

чен дым. Вскоре показался большой пароход, идущий навстречу «Кайзеру Вильгельму дер Гроссе». Рейманн решил, что это британский корабль, и уже предвкушал новую наживу. Но пароход «Арланца» имел на борту 335 женщин и более сотни детей, и его тоже пришлось отпустить.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.