

МОРСЬКІ МУЗЕЇ СВІТУ. МУЗЕЄЗНАВСТВО

УДК 902.34

МУЗЕЙ ПАРОПЛАВА «GREAT BRITAIN» В БРИСТОЛІ

Сотніков В.,
капітан далекого плавання

Стаття присвячена досвіду музеєфікації пам'ятки британського суднобудівництва I половини XIX століття – пароплаву «Велика Британія» („Great Britain”). Корпус пароплава знаходився у неробочому стані на Фолклендських островах, коли його вирішили доправити до Бристолю, реставрувати та перетворити у музей. Щорічно музей відвідують 150-170 тис. туристів.

Ключові слова: пароплав «Велика Британія», суднобудівництво, реставрація, консервація.

Наведений у попередніх статтях даного випуску «Підводних досліджень» огляд місць загибелі кораблів часів Кримської війни нагадав мені про пароплав «Велика Британія» („Great Britain”), який також був задіяний у постачанні до Криму військ союзників. Проте, на відміну від затонулих у Чорному морі суден, його доля склалась інакше. Під час свого перебування у 2009 році в Об'єднаному королівстві мені пощастило відвідати музей цього пароплаву у Бристолі, на мій погляд – один з найкращих морських музеїв світу.

Цей музей можна вважати зразком дбайливого ставлення нації до своєї морської історії. Щорічно його відвідують 150-170 тисяч туристів.



Пароплав, що експонується, належить до числа перших в світі залізних судів. Англійці по праву пишаються цим витвором своєї суднобудівної промисловості.

Сама ідея його створення виникла наприкінці 30-х років XIX століття, коли Британія приступила до будівництва великих океанських пароплавів. Загальне керівництво проектом прийняв на себе Ізамбард Кінгдом Брюнель (1806-1859). За своє життя цей інженер побудував 25 залізниць в Англії, Ірландії, Італії, Індії, керував спорудою 8 пірсів і сухих доків, 5 висячих мостів, 125 залізничних мостів, 3 великих пароплавів. Зокрема, у Лондоні Брюнель збудував Гунгерфордській висячий міст, Кардіфі і в Сандерленді – суднобудівні доки. У 1855 році він опублікував проект будівництва Панамського каналу. І.К. Брюнель користувався серед англійців такою популярністю, що за результатами соціологічного опитування, проведеного Бі-Бі-СІ у 2002 році, його визнали другим (після У. Черчилля) найвидатнішим британцем.



Свою інженерно-технічну діяльність він розпочав під керівництвом батька – Марка Брюнеля, відомого інженера, вихідця із Франції, будівника тунелю під Темзою. Потім він займався спорудою залізниць і приготуванням машин і апаратів для пароплавів. У 1833 році І.К. Брюнель став інженером залізниці Great-Western і розробляв проекти тунелів, мостів і інших великих споруд для цієї дороги.

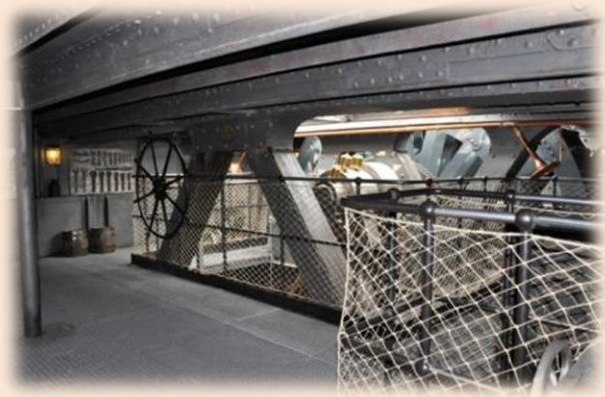
У 1838 році Брюнель будує пароплав «Великий Західний» („Great Western”) за замовленням Great Western Steamship Company. Після успіху цього проекту він та інші видатні інженери – Томас Гуппі, Крістофор Клакстон, Уільям Паттерсон – починають працювати над будівництвом ще одного судна, який спочатку планувалося назвати «Місто Нью-Йорк» („City New York”).



Саме Ізамбард Брюнель був ініціатором будівництва залізного корпусу. Справа в тому, що виготовлення дерев'яного корпусу мало істотний недолік: при довжині більше 300 футів природні коливання корабельного набору перевищували критичні показники. Застосування нових технологій дозволяло істотно збільшити розміри судна. Не в останню чергу це було обумовлено тим, що ціни на залізо були менші, ніж ціни на деревину, у якій Британія відчувала дефіцит.



Певною проблемою було бортове колесо в якості двигуна судна. При переході океаном, на великій хвилі колесо не забезпечувало належної швидкості, беспорядно обертаючись у повітрі. Дізнавшись про експерименти з першим гвинтовим пароплавом «Архімед», Брюнель запропонував встановити на кормі проєктованого пароплава шістьлопатний гвинт. Йому вдалося переконати інвесторів, що гвинт, оскільки він завжди знаходиться під водою, буде не менш ефективним, ніж бортове колесо. Таким чином, це був перший корабель, в якому об'єдналися залізний корпус і гвинтовий паровий двигун.



Таке поєднання забезпечило додаткові переваги: Брюнель розрахував, що збільшення вдвічі довжини корпусу вимагає лише полуторного збільшення потужності парової машини. Тобто питома вага двигуна і пального скорочується, в той час як місце для вантажу і пасажирів пропорційно зростає. Саме з цих причин стає рентабельним будувати великі судна. Не випадково брунелівські пароплави вважають попередниками сучасних океанських лайнерів, танкерів, ліхтеровозів тощо. Брюнель неодноразово переробляв первинний проект. В п'ятому варіанті водотоннажність пароплава доходила до 3 400 тонн, що робило його найбільшим на той час судном в світі.



Судно було закладено в липні 1839 року в сухому доку Бристоля на верфях „William Patterson”. Загальна вартість проекту склала 117 тисяч фунтів стерлінгів. При будівництві пароплава-велетня використовувались найпередовіші технології того часу.

Так, наприклад, паровий двигун був досить масивним і важив 520 тонн. Разом з бойлерами він займав три палуби в середній частині корабля. Парова машина споживала 70 тонн вугілля в годину і на порівняння із паровозними двигунами була досить неефективною. Але інженери свідомо віддали перевагу надійності на користь потужності. Намагаючись запобігти потенційних поломок у відкритому морі, вони спроектували двигун дуже низького тиску.

Чотири масивних поршні вагою 5 тонн кожний розвивали потужність 686 кінських сил. За допомогою системи сполучних штанг і ланцюгів передавали рушійний момент на головний колінчастий вал вагою 50 тонн. Страхувало від неполадок і наявність традиційного вітрильного озброєння, відмовитись від якого взагалі Брюнель ще не ризикнув.

Знахідками конструкторів були також подвійне дно, водонепроникні перегородки, балансувальне кермо, електричний лаг, які вперше знайшли застосування на цьому судні. Інтер'єр корабля був розділений на три палуби. Дві верхні відводилися для пасажирських приміщень, нижні – для вантажів. Дві пасажирські палуби у свою чергу були розподілені на носовий і кормовий відсіки, що відокремлювались від машинного відділення.



Коли будівництво наближалось до завершення, з'ясувалося, що ворота сухого дока мають деякий перекіс, і таким чином судно опинилося в пастці. Було потрібно декілька місяців, перш ніж був усунений цей дефект.

Лише 19 липня 1843 року корпус був урочисто спущений на воду. Принц Альберт особисто розбив (з другої спроби) пляшку шампанського о борт корабля. Добудовчі роботи були закінчені в 1845 році. Під ім'ям „Great Britain” пароплав був переданий до експлуатації.

Технічні дані залізного гвинтового пароплава «Велика Британія»:

Довжина – 98,1 м;

Ширина – 15,4 м;

Осадка – 4,9 м;

Водотоннажність – 3675 тонн;

Кількість щогл – 6, але їх кількість декілька раз зменшувалася;

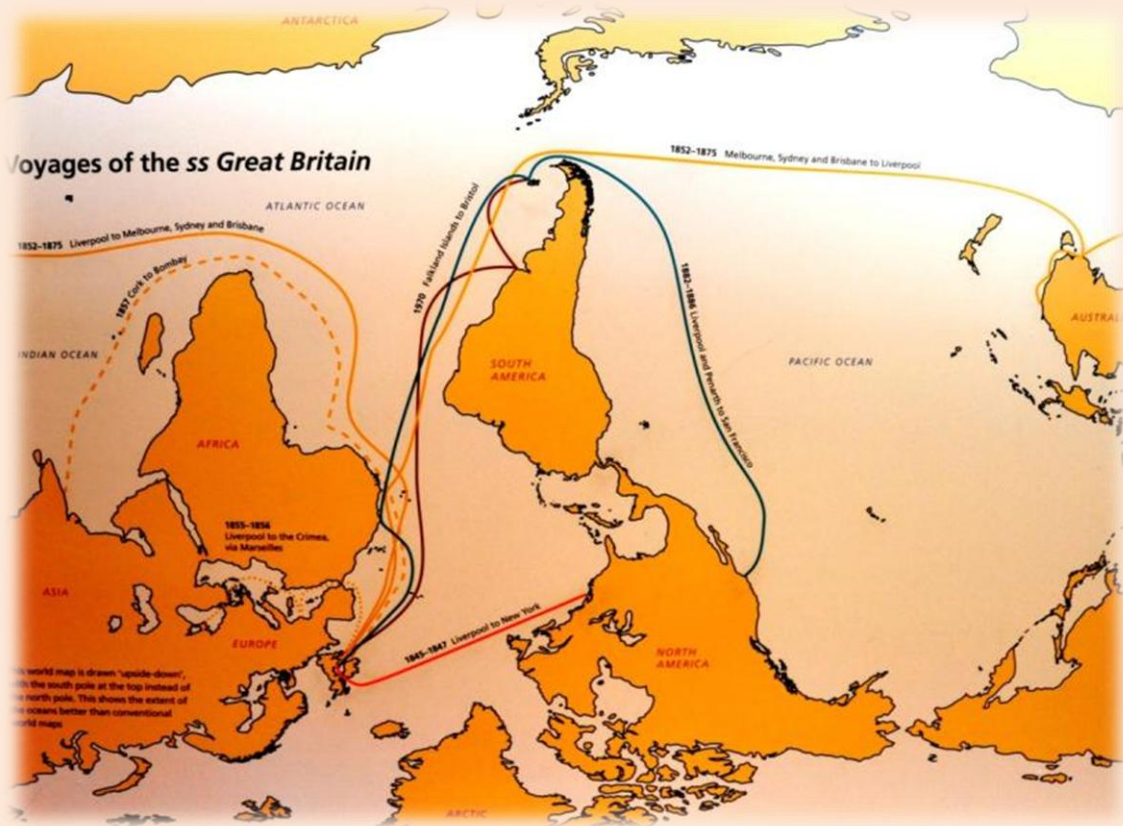
Силова установка – парові машини подвійного розширення потужністю 686 кінських сил;

Швидкість – 11 вузлів;

Кількість пасажирів – 360 чоловік;

Екіпаж – 300 чоловік;

Вантажопідйомність – 730 тонн.



Як випливає з початкової назви судна, пароплав передбачалося використовувати для трансатлантичних рейсів між Бристолем і Нью-Йорком. У свій перший рейс «Велика Британія» вийшла 26 липня 1845 року. На борту знаходились 60 пасажирів та 600 тонн вантажу. При середній швидкості 9,3 вузла пароплаву знадобилось 14 днів і 21 година для того, щоб подолати відстань до Нью-Йорка. «Велика Британія» ледь не стала володарем Голубої стрічки Атлантики, якою нагороджували найшвидші кораблі, але судновласники не ставили перед собою такої мети.

Це був випробувальний рейс, по закінченню якого І. Брюнель, котрий мріяв зробити океанські подорожі комфортними і безпечними для пасажирів, запропонував терміново модернізувати судно. Не був задоволений він і швидкістю пароплава. Внаслідок модернізації шостілопатний гвинт був замінений на чотирьохлопатний. Бізань-щогла, що заважала пасажирам, була знята. У 1846 році «Велика Британія» повернулася на трансатлантичну лінію.

22 вересня 1846 року пароплав вийшов з Ліверпуля в черговий рейс, але внаслідок навігаційної помилки підійшов занадто близько до берегу. Приплив, що розпочався, виніс судно на мілину. Коли ж наступив відлив, «Велика Британія» залишилася на суші. Пасажири зістрибували з борту прямо на землю, а їх розвозили додому на екіпажах.

У такому стані пароплав пробу майже рік. Намагаючись якось захистити його від хвиль, Брюнель відгородив його від моря дамбою. Згодом було вирито канал, по якому судно було виведено на глибину. У корпусі ліквідували декілька пробоїн, і залізний корпус знов був готовий до подорожей, проте значної руйнації відчула парова машина.

Внаслідок аварії судновласники опинилися в складній фінансовій ситуації. Висока собівартість судна і борги компанії примусили власників продати пароплав компанії „Gibbs Bright and C^o”. Новий господар відремонтував «Велику Британію»: було оновлено киль; три парових котли замінені на шість котлів, рівних за потужністю, але менших за розмірами; парова машина закріплена, що зменшувало вібрацію корпусу судна; ланцюгова передача замінена на зубчаті колеса; замість п'яти щогл залишилися чотири з прямим вітрильним озброєнням.



Новий власник планував експлуатувати «Велику Британію» на австралійському напрямку. Перший рейс відбувся у 1851 році. На відміну від трансатлантичних вояжів австралійські рейси були більш рентабельними, оскільки у Австралії почалась «золота лихоманка» і в метрополії знайшлося чимало охочих емігрувати до зеленого континенту.

Двічі британський уряд залучав пароплав до несення військової повинності: перший раз, як вже зазначалось, під час Кримської війни 1853-1856 років, коли «Велика Британія» перевезла до Криму і, головним чином, з Криму майже 44 тис. військовослужбовців; другий раз – у 1856 під час Індійського повстання, коли пароплавом було доставлені у зону конфлікту два кавалерійських полки разом із кінями.



Але окрім цих короточасних періодів «мобілізації» (насправді – надання судновласникам урядових преференцій, які робили перевезення військ винятково вигідною справою) „Great Britain” продовжувала свої рейси з емігрантами до Австралії. За «шедевром Брунеля», як називали пароплав, закріпилася репутація надійного і швидкісного емігрантського ковчега. За 24 роки він здійснив 32 рейси до Австралії.



Зазвичай «Велика Британія» перебувала 60 днів у морі та 60 днів у порту. Найчастіше пароплав робив зупинки у Кейптауні в Південній Африці та на острові Святої Єлени, декілька разів був у Нью-Йорку.



З метою створення більш комфортних умов для подорожей судно неодноразово вдосконалювали і переобладнували. Але після 1870 року власникам було все важче підтримувати шикарну репутацію явно застарілого судна. До 1881 року судно перевезло до Австралії 15 тисяч емігрантів.



Наступного року його знімають з австралійської лінії і ставлять на інший маршрут – навколо Південної Америки до Сан-Франциско. В подорож «Велика Британія» виходить вже без пасажирів, в якості вітрильного вантажного судна. Під час третього рейсу пароплав потрапив у сильний шторм біля мису Горн і вимушений був шукати укриття на Фолклендських островах. «Велика Британія» втратила декілька щогл, була викинута на скали і значно пошкоджена.

Після цього судно вже ніколи не використовувалось для океанських перевезень. Ремонт було визнано нерентабельним. У 1884 році пароплав був знятий з експлуатації і доставлений у Порт-Стенлі на Фолклендських островах. Тут його використовують як карантинне судно і плавучий бункер для

зберігання вугілля. Цікаво, що саме з нього завантажувались вугіллям британські військові кораблі у 1914 році, збираючись на полювання за германськими рейдерами «Гнезенау» та «Шарнхорст».



Остаточно „Great Britain” було кинуте у 1937 році. Більше 30 років корпус іржавів на міліні просто небо, поки не з'явилася думка використовувати його як музей.

Почалась резонансна кампанія у пресі із збиранням коштів серед громадськості. Декілька щедрих спонсорських внесків уможливили транспортування напівзруйнованого корпусу до Англії.

У 1970 році його поставили на понтони і відбуксирували через всю Атлантику – понад 7 тисяч миль – до Бристолу. Після проведення необхідних відновлювальних робіт „Great Britain” була відкрита в якості філіалу Національного музею історичного флоту в тому самому сухому доці, де була побудована 140 років тому.



Регулярні спостереження фахівців за станом корозійних процесів залізного корпусу призвели до висновку, що процес руйнації не зупиняється. Щоб його мінімізувати необхідні спеціальні умови зберігання із стабільним режимом вологості і температури. У 1998 році було прийнято рішення збудувати навколо

пароплава на рівні ватерлінії захисний короб із скла. Короб заповнений водою, що зверху створює ілюзію глядачів, начебто пароплав пливе, а знизу – створити герметичну камеру, в якій відтворюються необхідні умови для запобігання корозії. Повна вартість реставраційних робіт оцінюється в 11,3 млн. фунтів (20 млн. доларів США). У липні 2005 року оновлений музей був відкритий для відвідувачів.

Навіть поверховий огляд судна надає уявлення про його конструктивні особливості, устрій механізмів, умови експлуатації, роботу команди та побут пасажирів під час довготривалих рейсів через пів Земної кулі. Цьому сприяють, зокрема, воскові фігури, які відтворюють різноманітні сцени з життя людей на пароплаві, вдале комбінування унікальних артефактів XIX століття і муляжів-новоробів, використання моделей і схем, фото і відео з різними епізодами історії «Великої Британії».

Відвідувачів музейного комплексу, що включає док з пароплавом та основну експозиційну будівлю, чекає чимало сюрпризів. Вони можуть побачити справжні корабельні сервізи вікторіанської епохи, кухонний посуд, кераміку і сантехніку. Можна, наприклад, спостерігати за роботою макету двигуна у машинному відділенні судна. Можна відчути себе сигнальником і піднятися на «вороннє гніздо» на щоглі. Можна випробувати себе у ролі рульового та провести пароплав курсом на маяк: на інтерактивному моніторі положення пароплаву змінюється в залежності від повороту штурвалу. Якщо спробувати відкрити двері у клозет, то вмикається аудіо запис і хтось кричить „зайнято!” звичайно, англійською. Словом, автори музею виявили чимало фантазії для створення оригінальної атмосфери морської подорожі.



Але поряд з цією бутафорією у музеї вже зібрана та продовжує збиратися досить солідна колекція документів, портретів, гравюр, фотокарток осіб, що так чи інакше були пов'язані з «Великою Британією». Тут зберігаються щоденники, технічні розрахунки, записи, малюнки, звіти, креслення Ізамбарда Кінгдома Брюнеля, інших інженерів, що працювали над будівництвом пароплава, особистих речей його капітанів, офіцерів судна, знатних пасажирів, що ним подорожували.



Колекція бристольського музею постійно поповнюється за рахунок внесків приватних колекціонерів, які за своєю тематикою вже давно вийшли за межі суто історії пароплава, що експонується. Як і планували фундатори музею, «Велика Британія» перетворилась на потужний меморіальний центр судноплавства XIX століття.



Наприкінці залишається згадати, що у 2006 році музей отримав від приватного фонду Гульбенкяна (Gulbenkian Foundation) премію у 100 000 фунтів. Цей фонд нагороджує преміями різноманітні музеї, які, за визначенням членів Оргкомітету, «народжують натхнення і сприяють творчості». Безперечно, музей пароплава «Велика Британія» в Бристолі належить саме до їх числа.

Література

1. Офіційний сайт музею: <http://www.ssgreatbritain.org>
2. Davin Watkinson, Mark Lewis. SS Great Britain iron hull: modeling corrosion to define storage relative humidity [Електронний ресурс] // Адреса доступу: <http://www.ssgreatbritain.org/uploads/files/Conservation-article-7.pdf>

3. Robert Tumer. Conservation of the ss Great Britain [Електронний ресурс] // Адреса доступу: <http://www.ssgreatbritain.org/uploads/files/Conservation-article-1.pdf>
4. Наталия Миллс. Пароход «Великобритания» Изамбарда Брюнеля [Электронный ресурс] // Адреса доступу: http://www.britain4russians.net/culture_SS-Great-Britain.html
5. Валерий Братушенко. Дітища інженера Брунеля // Порты Украины. 2007. – № 8. Октябрь. [Электронный ресурс] // Адреса доступу: <http://www.blackseatrans.com/article.php?articleID=1223>
6. Лучшим британским музеем оказался пароход [Электронный ресурс] // Адреса доступу: <http://lenta.ru/news/2006/05/26/museum/>

Сотников В. Музей парохода “Great Britain” в Бристоле.

Статья посвящена опыту музеефикации выдающегося памятника британского судостроения II половины XIX века – пароходу «Великобритания» („Great Britain”). Корпус парохода находился в нерабочем состоянии на Фолклендских островах, когда его решили переправить в Бристоль, отреставрировать и превратить в музей. Ежегодно музей посещают 150-170 тыс. туристов.

Ключевые слова: пароход «Великобритания», судостроительство, реставрация, консервация.

Sotnikov V. The Museum of SS "Great Britain" in Bristol.

The article is devoted to experience of museumification of the prominent British memorial ship of the II half of XIX century – the steamship „Great Britain”. When it was decided to convey the steamship from Falkland Islands to Bristol for restoration and creation of the museum, the hull of the steamship was in the workless condition. Each year more than 150 thousand tourists visit the museum.

Keywords: steamship „Great Britain”, shipbuilding, restoration, preservation.

Стаття отримана редакцією 13.01.2014