

ДЭВИД МАКОЛИ

ИСТОРИЯ ОДНОГО КОРАБЛЯ

КАК УСТРОЕНЫ
КОРАБЛИ

Аванта



БЛАГОДАРНОСТЬ

Огромное спасибо:

Сьюзан Гиббс, за её готовность ответить на каждый вопрос, который я запускал в её сторону, а также за её чувство юмора и поддержку во всём, что связано с этой книгой.

Стиву Перри, за его пугающую осведомлённость о корабле «Юнайтед Стейтс» (именно пугающую — задавайте вопросы с осторожностью). Он радовался каждой возможности погрузиться в свои архивы или на дно корабля, чтобы отыскать ещё больше ответов на мои бесчисленные вопросы.

Уильяму ДиБенедетто и **Марку Перри** за готовность поделиться фотографиями постройки корабля «Юнайтед Стейтс» и его интерьера. А за чертежи и вещи, принадлежавшие самому **Уильяму Гиббсу**, не могу не выразить благодарность **Тому Муру**, **сотрудникам Библиотеки Морского музея**, расположенной в Университете Кристофера Ньюпорта в городе Ньюпорт-Ньюс, Вирджиния, и самому **Морскому музею**, находящемуся неподалёку.

Кайлу Оберу, **Брайану Китнеру** и **Джеффу Катцу**, за современные фотографии корабля.

Киту Харперу из компании Gibbs & Cox за большие чертежи и самые мелкие детали.

Алину Файфу — судостроителю, работавшему на «Юнайтед Стейтс», за информацию со стройплощадки компании Newport News Shipbuilding and Dry Dock Company времён строительства корабля.

Джозефу Роте — коридорному, судовому фотографу и контролёру кинотеатра туристического класса в одном лице, за информацию из первых рук об эксплуатации корабля, а также инженерам **Роберту Штурму** и **Николасу Ландяку**, которые помогали держать его на плаву.

Джиму Риндфлейшу, смотрителю судна в те времена, когда оно чахло в Ньюпорт-Ньюсе, который с удовольствием и готовностью отвечал на каждый мой дополнительный запрос, включая мою просьбу предоставить список провианта, который обычно рассчитывали на одно плавание.

Онлайн ресурсам: **Norwegian Heritage**, который стал дополнительным источником информации, несмотря на то что ресурс посвящён эмигрантским кораблям, плававшим из Норвегии в Америку; **Дэну Трахтенбергу**, который снял несколько видеоэкскурсий по кораблю для того, чтобы запечатлеть бесчисленное количество деталей внутреннего убранства корабля до и после разборки; растущему числу «домашнего кино», сделанного путешественниками во время различных трансатлантических плаваний и представленных **Марком Перри** и его каналом Ship Geek; **Бостонской публичной библиотеке**, с её великолепной коллекцией фотографий корабля «Левиафан»; и **Википедии** — великолепному источнику биографий кораблей, дающему возможность сопоставить информацию и найти соответствующие ссылки.

Саймону Баутону, моему издателю и редактору, который терпеливо наблюдал за пробегающими перед его глазами дедайнками, но продолжал последовательно задавать пронизательные вопросы и подбадривать на протяжении всего процесса, когда это было так нужно.

Людам из книжного мира — или, по крайней мере, из той части, к которой отношусь я: **Мелани Крупе**, **Линде Дэвис** и **Сьюзан Блаум**, каждая из которых отнеслась к моим первым рукописям с вдумчивостью и энтузиазмом, даже когда я сбивался с пути.

Моей дорогой и стоической жене **Рути Маррей**, которая с самого начала одобрила мою задумку, и чьё понятное растущее разочарование четырьмя годами моей неуверенности в проекте сменилось непреклонной объективностью и критическим взглядом, которые и помогли мне увидеть свет и окончательно довести до ума мои иллюстрации.

Наконец, моим родителям, **Джоан** и **Джеймсу Маколи**, которые всегда поддерживали мои начинания, но с особым интересом ждали реализации именно этого проекта. И пусть мой папа не плавал на этом корабле, их решение эмигрировать в Соединённые Штаты в 1957 году позволило мне, моей сестре и брату ухватиться за ранее несуществующие возможности — по крайней мере, в послевоенной Англии их было не так и много. Им я и посвящаю эту историю.

На борту ЮНАЙТЕД СТЕЙТС в Филадельфии (дата уточняется): автор выглядывает из люка одной из дымоходных труб корабля. (Kyle Ober/SS United States Conservancy)



ВЕСНОЙ 1957 ГОДА моему отцу предложили работу в Америке. Ну а поскольку жили мы тогда в Англии, нам предстояло пересечь Атлантический океан — в противном случае поездка до работы была бы той ещё задачкой.

Тогда я отлично разбирался в замках, рыцарях в доспехах, «*Ветре в ивах*», и в кораблях-лайнерах «Куин Элизабет» (2 дымовые трубы) и «Куин Мэри» (3 дымовые трубы).

Но всё, что я знал об Америке, — это ковбои с револьверами, которых показывали по нашему маленькому чёрно-белому телевизору, и Эмпайр-стейт-билдинг. Красочная иллюстрация в моей «*Познавательной энциклопедии для мальчиков и девочек*» была больше, чем рисунки остальных зданий, вместе взятых. Гораздо больше!

Я не мог дождаться, когда наконец увижу всё собственными глазами.



Полагаю, мои родители были заняты оформлением паспортов и виз, а также составлением списков. Но для меня, моей сестры и брата жизнь особо не поменялась — не считая рентгена груди, который нам сделали, чтобы убедиться, что мы здоровы, казалось, что всё идёт своим чередом. Осознание того, что всё это реально, пришло, когда наступила пора решать, какие вещи мы берём с собой, а какие — оставляем. Всё, что мы выбрали, включая

новенький ковёр мамы, должно было уместиться в пару пароходных кофров, которые мы купили у семьи, только прибывшей в Англию. Они были большими и покрыты наклейками (кофры, не семья).

Нам втроём разрешили взять по три книги каждому. Моя «Познавательная энциклопедия» и иллюстрированный «Робинзон Крузо», который доступно объяснял, как из обломков корабля соорудить мебель, были очевидным и практичным выбором. Но затем



мне пришлось выбирать между толстой книжкой с картинками самолётов и тонкой книжкой под названием «Нэд, одинокий ослик». После того как на мои мольбы взять обе ответили отказом, выбор пал на Нэда.

Спустя 4 месяца после новости о предстоящем нам путешествии, когда вся мебель была уже распродана или просто роздана, мы попрощались с нашим домом, друзьями и соседями и переехали к бабушке с дедушкой. Наконец-то я почувствовал, что Эмпайр-

стейт-билдинг становится всё ближе, сантиметр за сантиметром. Прошло ещё 4 недели, и мой отец улетел, чтобы приступить к новой работе и разобраться с жильём. А уже через месяц настало время и нам отправиться в пятидневное плавание, которое должно было воссоединить Маколи в Новом Свете.

Весь процесс растянулся до невозможности. Но оказалось, что подготовка к нашему путешествию началась гораздо раньше, чем я мог себе представить.





Болтон

АНГЛИЯ

Саутгемптон

Лондон

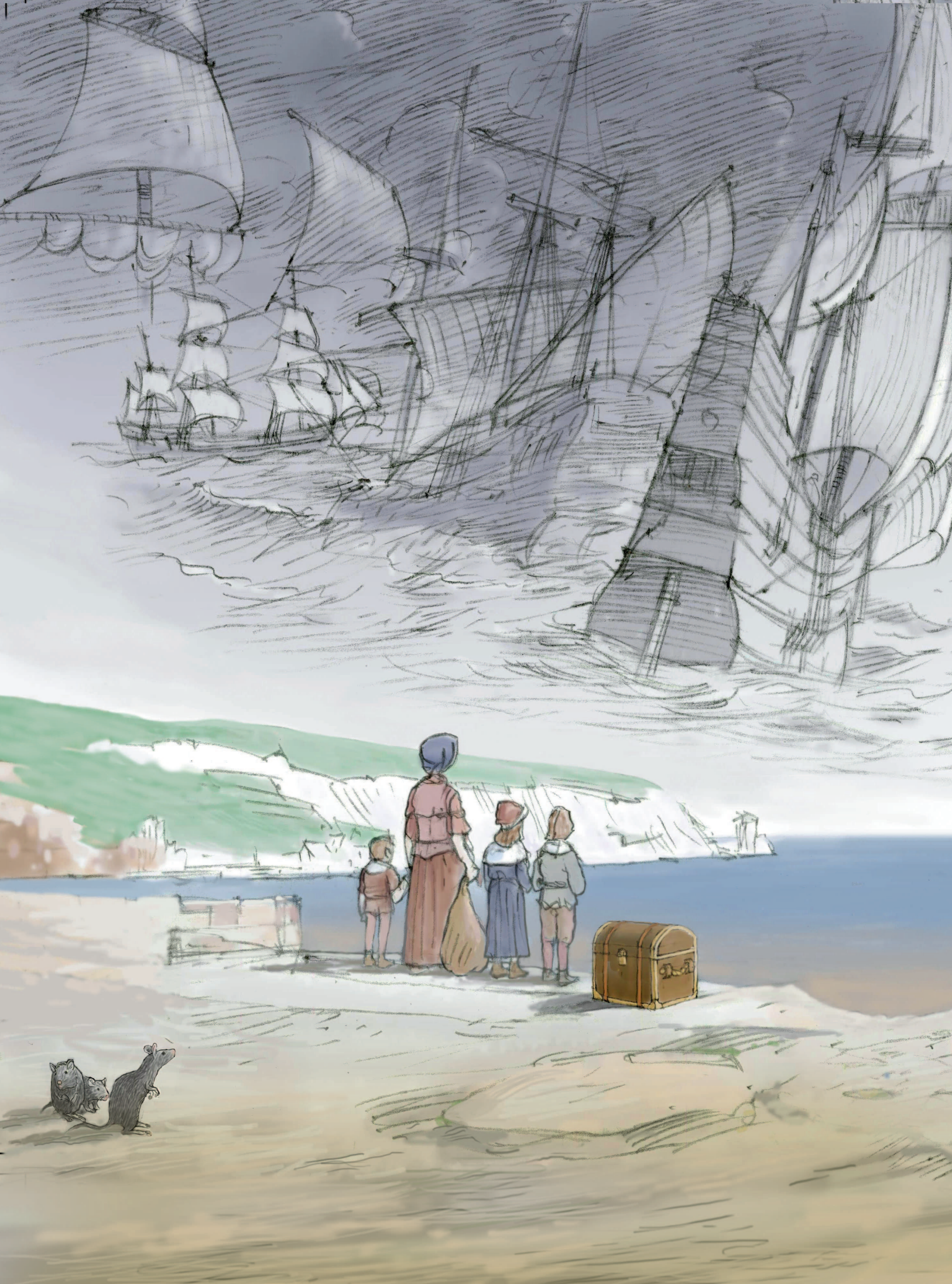
Гавр

ФРАНЦИЯ



ДЭВІД
МАКОВІ

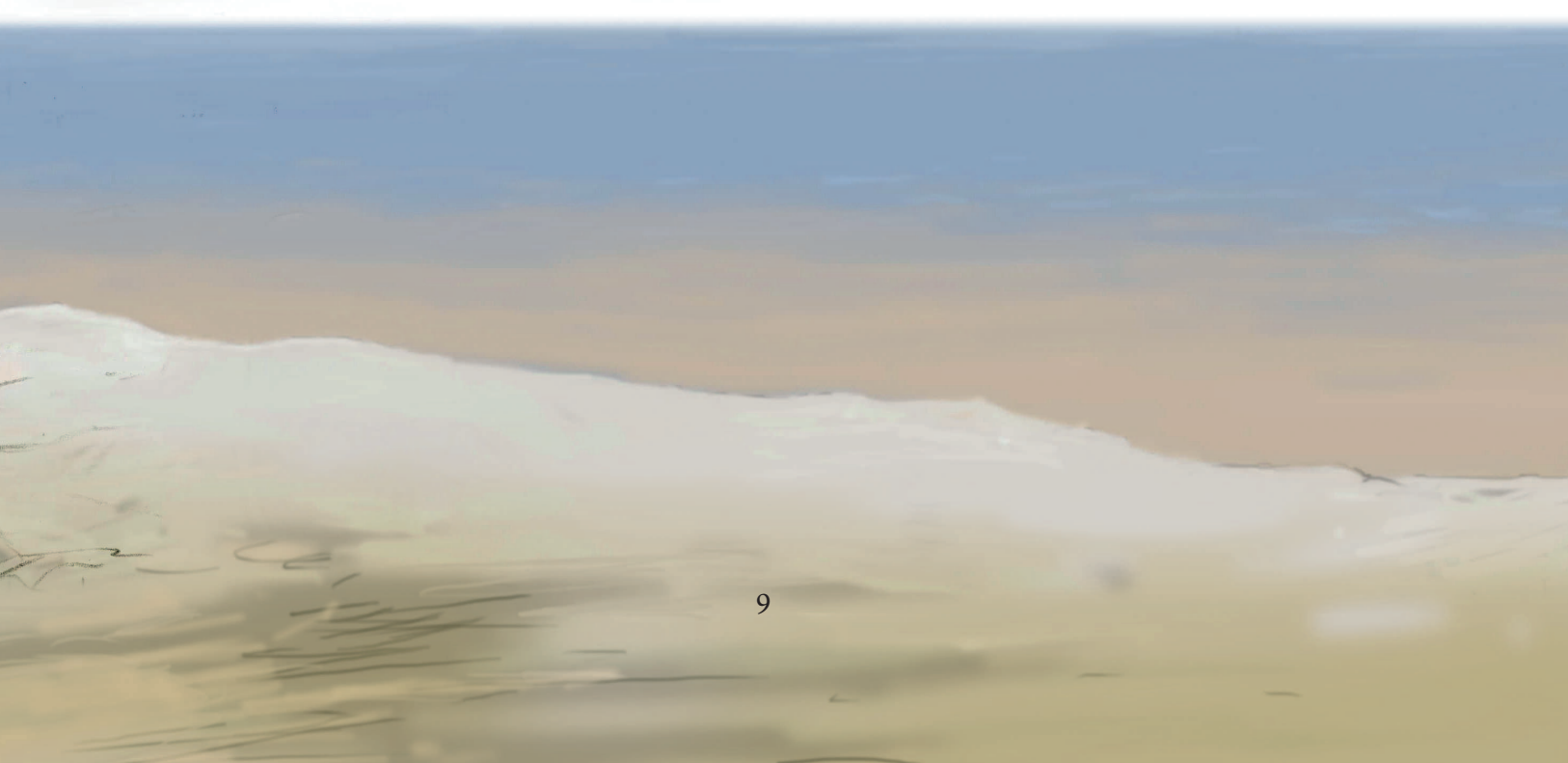
ИСТОРИЯ
одного КОРАБЛЯ

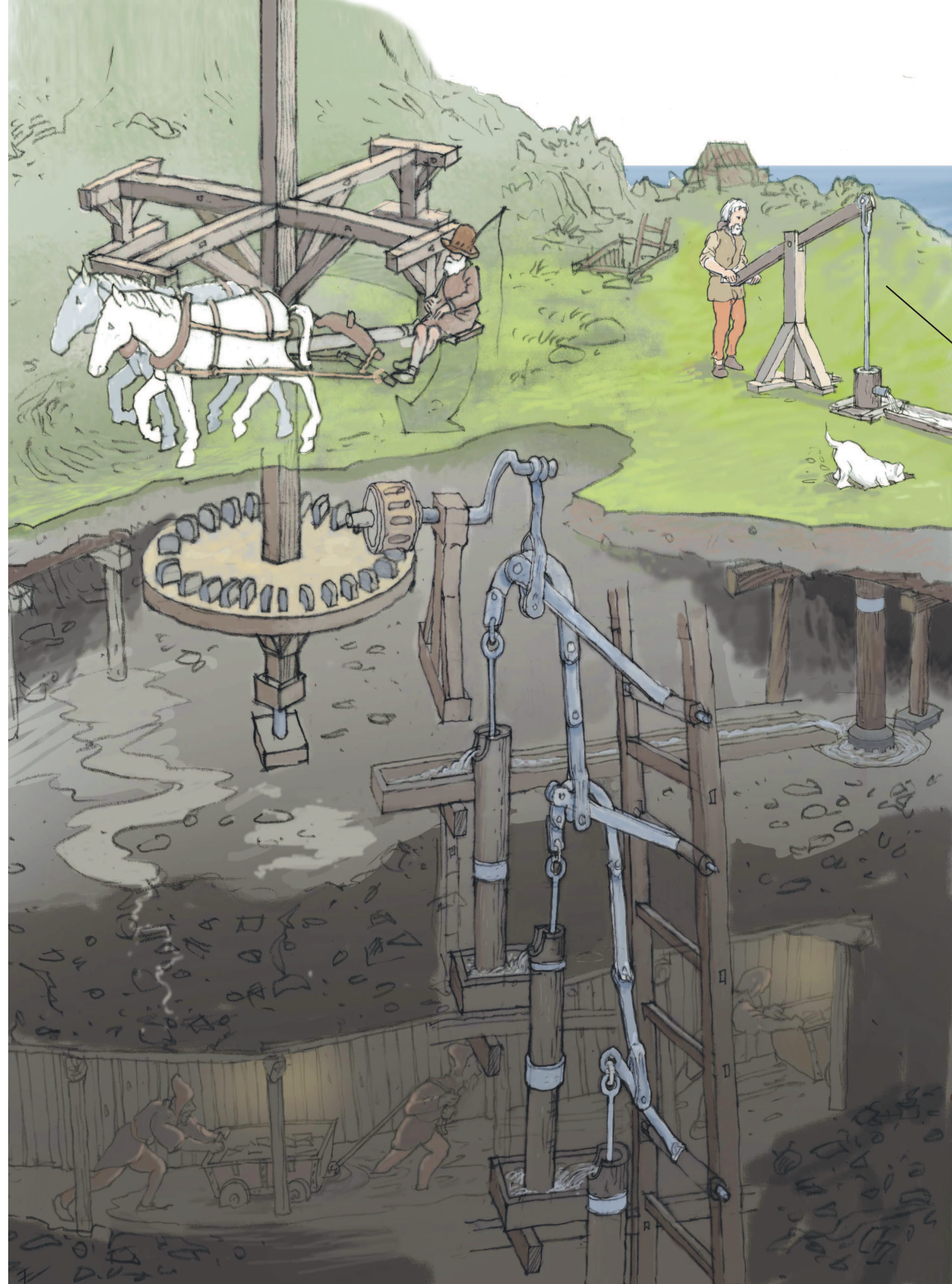




1

ДО XIX ВЕКА КОРАБЛИ, пересекающие Атлантический океан, плыли за счёт ветра в их парусах. Но так как ветер не всегда сговорчив, владельцам кораблей было непросто завлечь пассажиров. Ведь невозможно предсказать, сколько времени займёт плавание и даже когда оно начнётся; да и не факт, что ветер будет дуть во время всего путешествия или не начнёт дуть так сильно, что поездка превратится в катастрофу. До тех пор, пока не нашёлся более надёжный источник энергии, пересечение океана на парусном корабле было настоящим испытанием для каждого, а особенно — для пассажиров впечатлительных и спешащих.

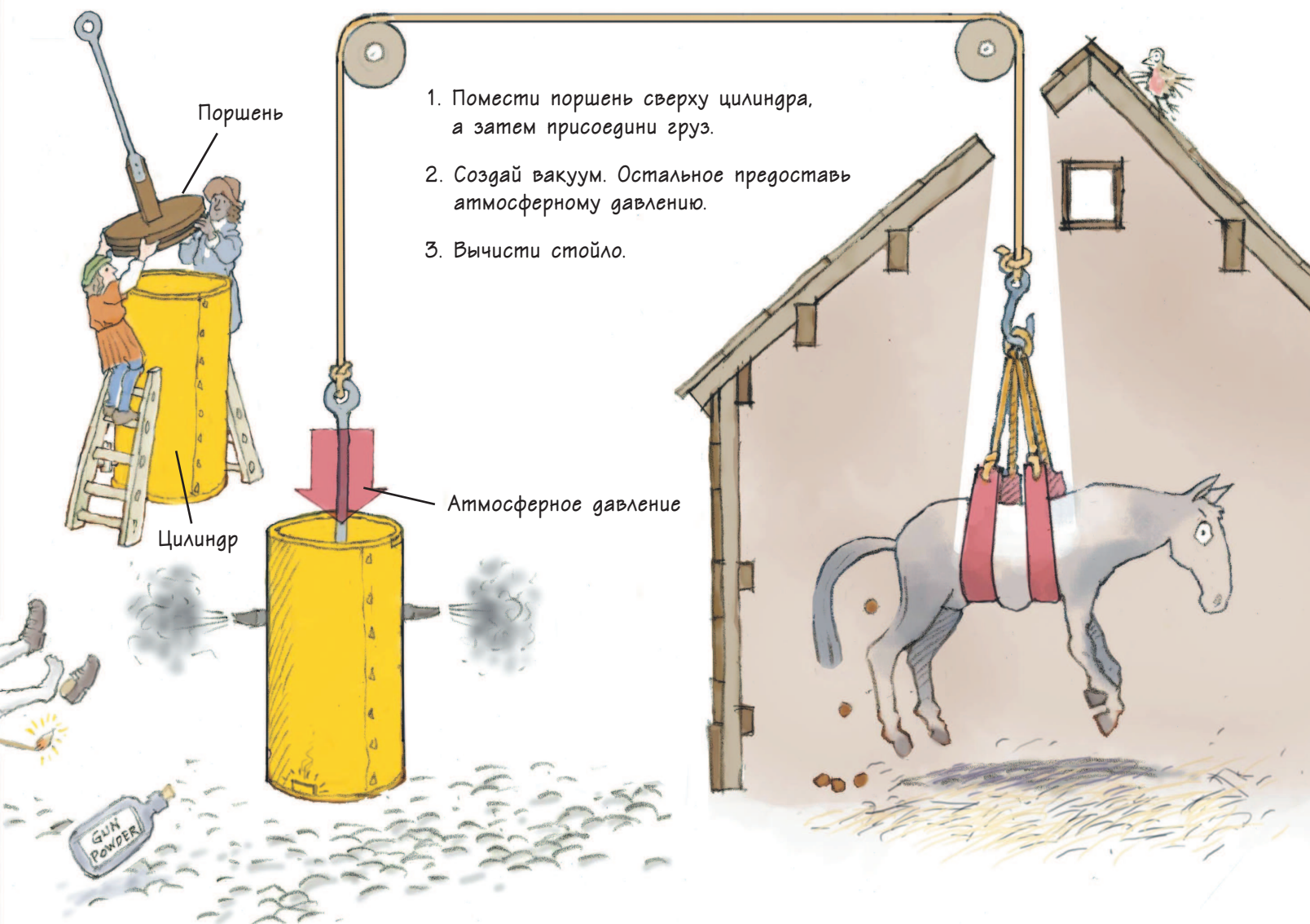


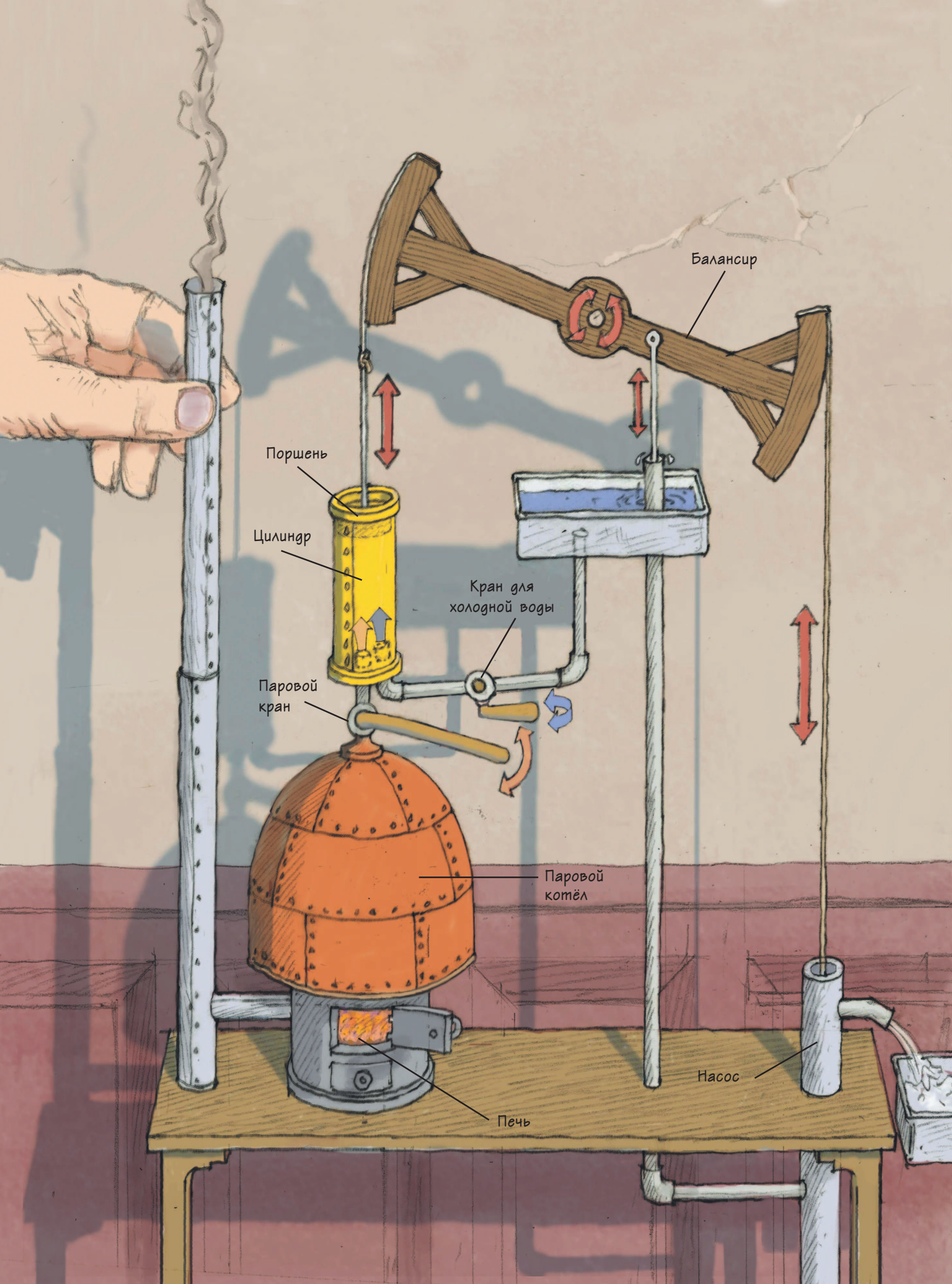


Но новый источник энергии нужен был не только кораблям. На протяжении столетий горное дело было даже более опасным и неприятным, чем сегодня, — всё из-за затопления шахт и шахтных стволов. Воду откачивали при помощи не самых эффективных приборов, включая насосы, но они работали за счёт силы людей, животных или ветра. Владельцы шахт отчаянно нуждались в чём-то новом.

Ручной насос может поднять воду примерно на 9 метров. Чтобы качать на большей глубине, нужно было использовать несколько насосов на разной высоте, которые приводились в действие отдельно друг от друга или разом при помощи крепких лошадей, вращающих так называемый ворот — похожее на колесо приспособление.

На протяжении XVII века учёные искали способы применения вакуума и атмосферного давления. В рамках экспериментов они зачастую брали цилиндр, закрытый снизу, и поршень, который мог двигаться внутри него вверх-вниз. Когда под поршнем создавался вакуум, наружный воздух начинал оказывать давление сверху цилиндра. Если бы поршень и какой-нибудь груз были связаны верёвкой, движение поршня могло бы поднять этот груз. Вакуум создавали по-разному, но каждый раз процесс приходилось начинать с нуля: учёные не могли добиться повторяющегося движения поршня вверх-вниз.





Балансир

Поршень

Цилиндр

Кран для холодной воды

Паровой кран

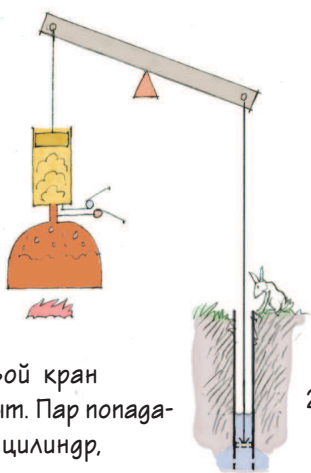
Паровой котёл

Насос

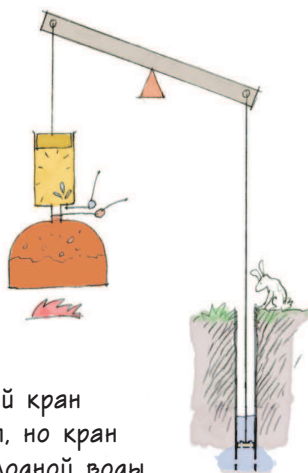
Печь

Где-то примерно в 1710 году английский торговец скобяными изделиями, проповедник и изобретатель по имени Томас Ньюкомен наконец смог решить дилемму шахтёров. Взяв за основу исследования и опыты прошлых лет, он смог создать первую паровую машину непрерывного действия.

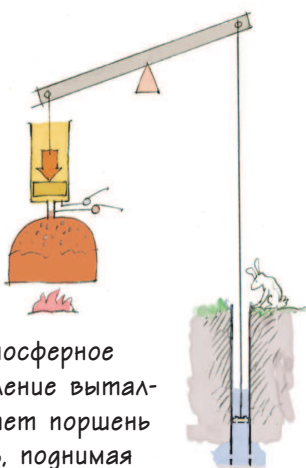
Изобретение Ньюмена потребляло огромное количество угля, что решалось её установкой непосредственно возле шахты. В остальном паровая машина снискала невероятный успех по обе стороны Ла-Манша — теперь можно было выкачивать воду с глубины 45 метров.



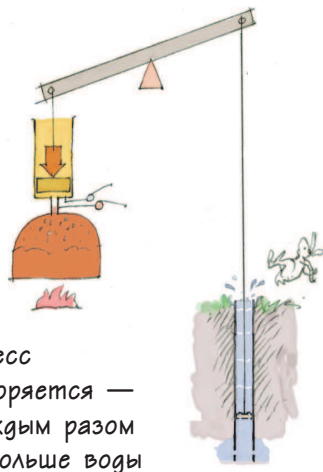
1. Паровой кран открыт. Пар попадает в цилиндр, выталкивая вверх поршень, в результате чего более тяжёлая часть балансира с насосом опускается.



2. Паровой кран закрыт, но кран для холодной воды открыт. Вода попадает в цилиндр. Пар охлаждается и конденсируется — образуется вакуум.



3. Атмосферное давление выталкивает поршень вниз, поднимая часть балансира с насосом, а вместе с ним — воду.



4. Процесс повторяется — с каждым разом всё больше воды накапливается в трубе и, в конечном счёте, она начинает переливаться через край.

