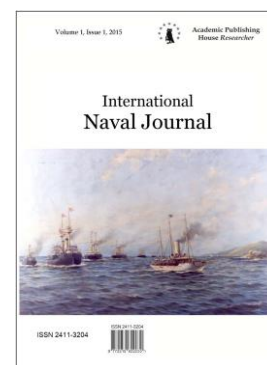


Copyright © 2016 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN: 2411-3204
E-ISSN: 2413-7596
Vol. 9, Is. 1, pp. 35-43, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.9.35
www.ejournal37.com



UDC 94"72":62

The First 20-kn Steamer for South Africa

Alexander V. Dashyan

Independent investigator, Moscow, Russian Federation

Abstract

The paper gives a biography of the steamer «Scot» of the shipping company «Union», built for delivery to South Africa gold miners. In 1905 it sold a German shipping company, and later the American and he finished his career under the Spanish flag.

Keywords: steamer, Scotland, steamship, «Union».

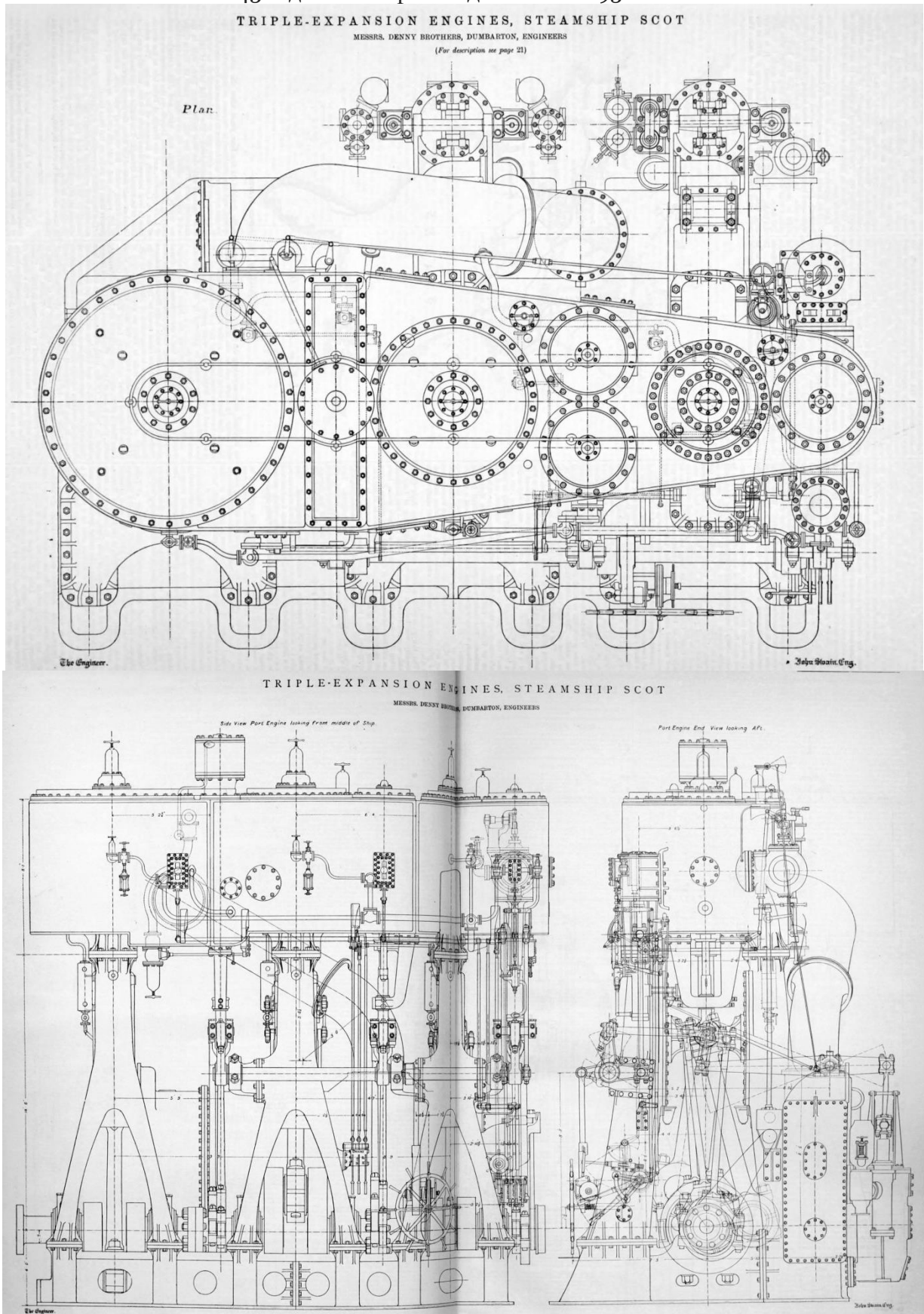
Золотая лихорадка, начавшаяся в 1886 г. в Южной Африке (известная так же как Витватерсрандская золотая лихорадка) привела к заметному росту желающих попасть из Европы в «Новую Калифорнию» (по аналогии с калифорнийской золотой лихорадкой). А сделать это можно было почти исключительно через Британскую Капскую колонию, связанную с Метрополией регулярной линией, на которой работали пароходы двух конкурирующих компаний – «Кастл покет стимшип» и «Юнион». Суда этих компаний имели сравнительно небольшие размеры и умеренную скорость (самые крупные едва превышали 4000 брт и имели сервисную скорость порядка 12 уз.), однако изменение пассажиропотока привело к необходимости обновить флот. Первый шаг в этом направлении сделала компания «Кастл», введя в строй в 1890 г. 5625-тонный лайнер "Dunottar Castle". Этот лайнер, способный перевезти 100 пассажиров 1-го класса, 90 – 2-го, 100 – 3-го и еще порядка 150 палубных с сервисной скоростью 15 узлов, заложил новый стандарт линии. Компания «Юнион» не могла не принять вызов...

Ответом стал построенный в 1891 г. на верфи «Денни» в Дамбртоне «Scot» («Шотландец»). Хотя большинство пароходов компании «Юнион» к этому времени имели практичный прямой форштевень, «Scot» стал исключением – его нос украшал развитый бушприт с фигурой национального героя Шотландии Уильяма Уоллеса. Но главной особенностью «Шотландца» стала двухвальная схема энергетической установки – это решало сразу несколько проблем, в частности повышалась общая надежность ЭУ и заметно улучшалась маневренность.

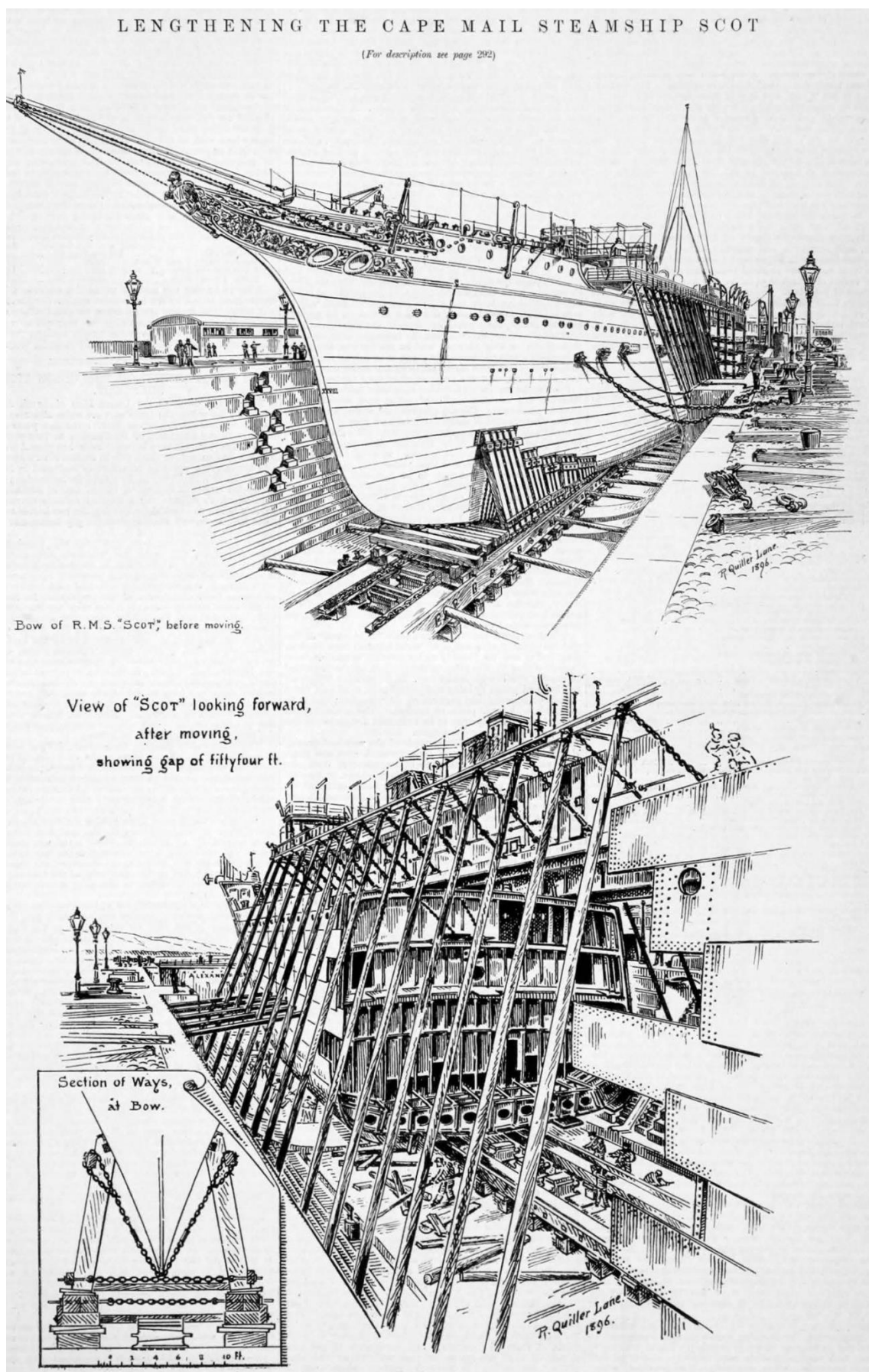
Корабль был спущен на воду 30 декабря 1890 г. в торжественной обстановке, крестной матерью выступала мисс Джайлс, дочь Председателя правления Совета директоров компании. В ходе испытаний 8 мая 1891 г. на мерной миле в Стоукс-Бей лайнер достиг скорости 19,62 уз.

В свой первый рейс по маршруту Саутгемптон – Кейптаун (с заходом на Мадейру) «Scot» отправился 25 июля 1891 г., затратив на переход всего 15 дней 9 часов 52 минуты, установив тем самым новый рекорд линии. Через два года, в марте 1893 г., он еще улучшил

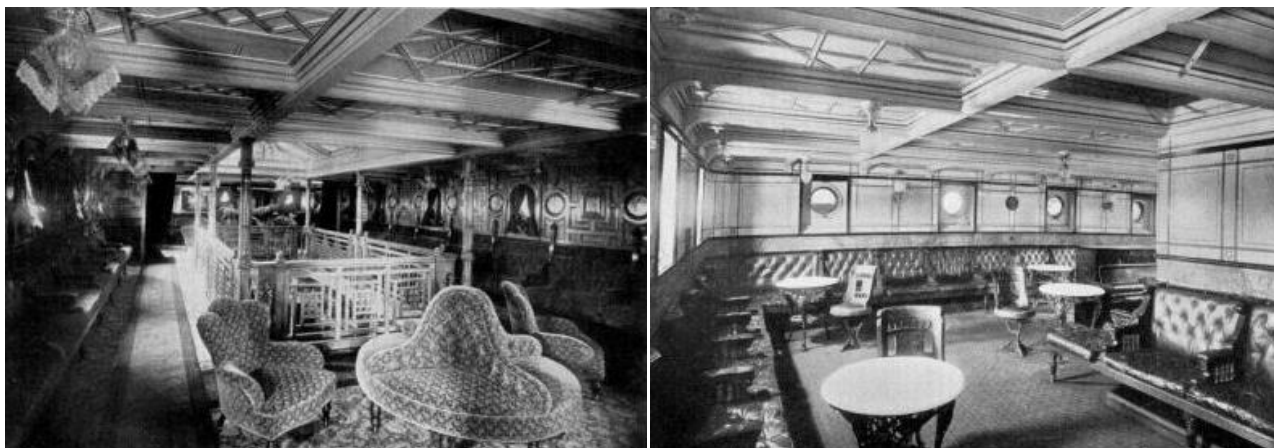
результат, сократив время в пути до 14 дней 18 часов 57 минут. Последний рекорд продержался ни много ни мало 43 года и был превзойден лишь в 1936 г.



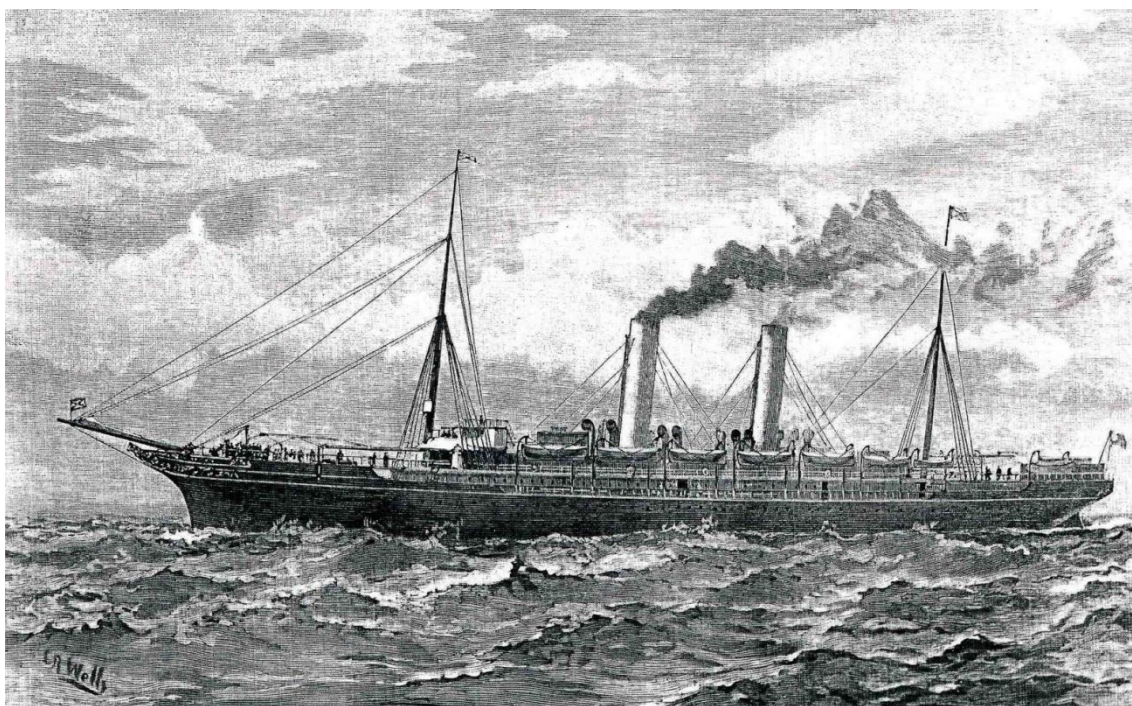
Машина парохода «Scot» (чертеж из газеты «The Engineer», 10 июля 1891 г.)



Строительство парохода «Scot» (гравюра из газеты «The Engineer» 20 марта 1896 г.)



Музыкальный салон (слева) и курительный салон (справа)

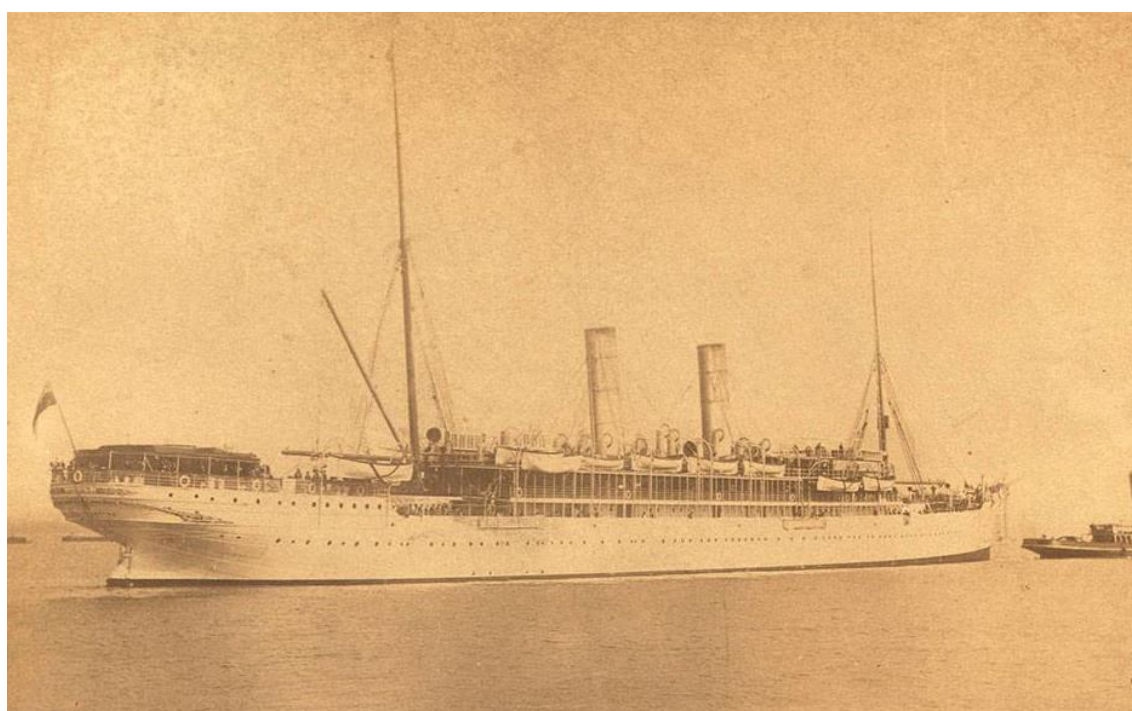
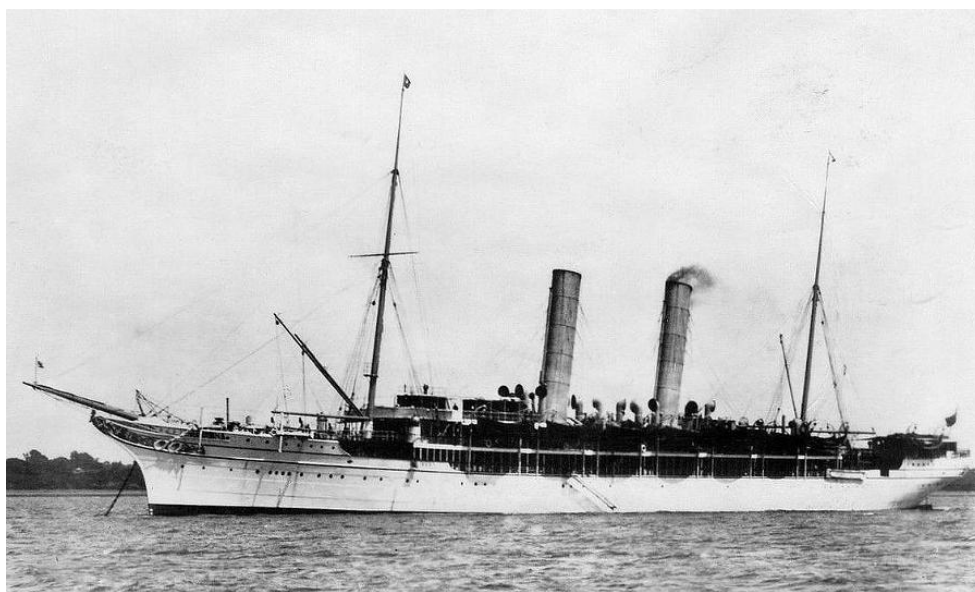


«Scot» – гравюра начала века

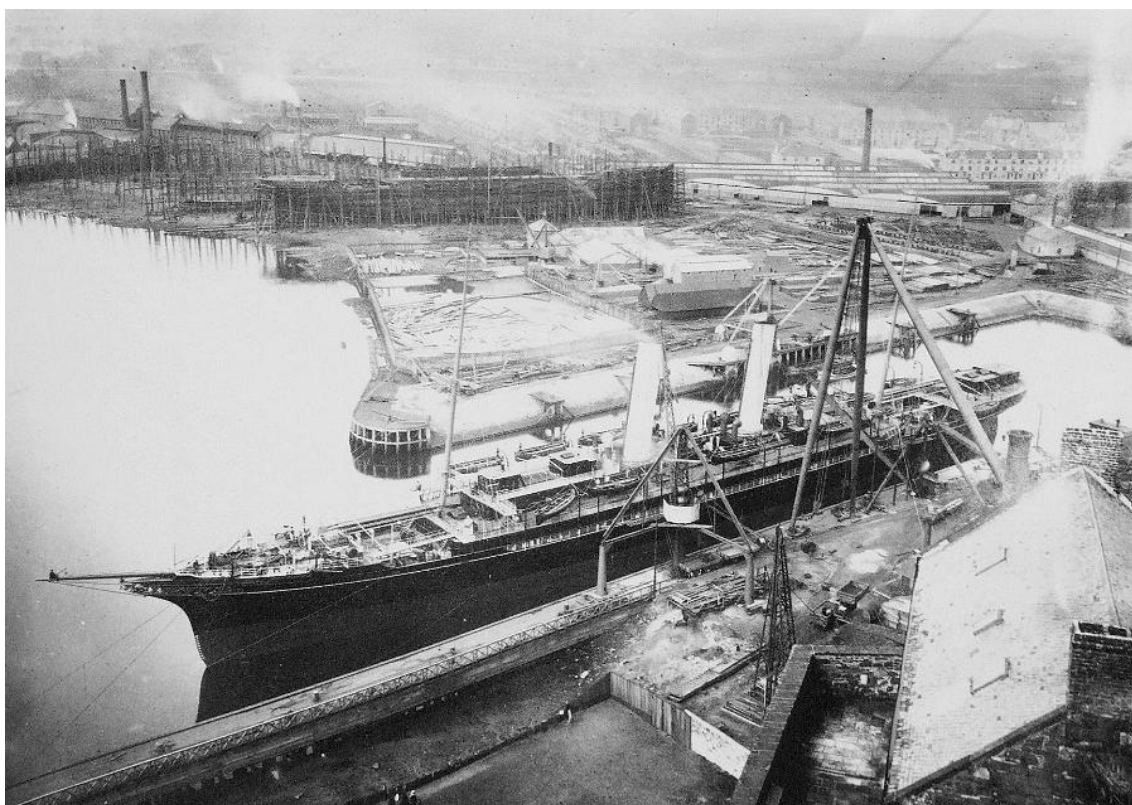
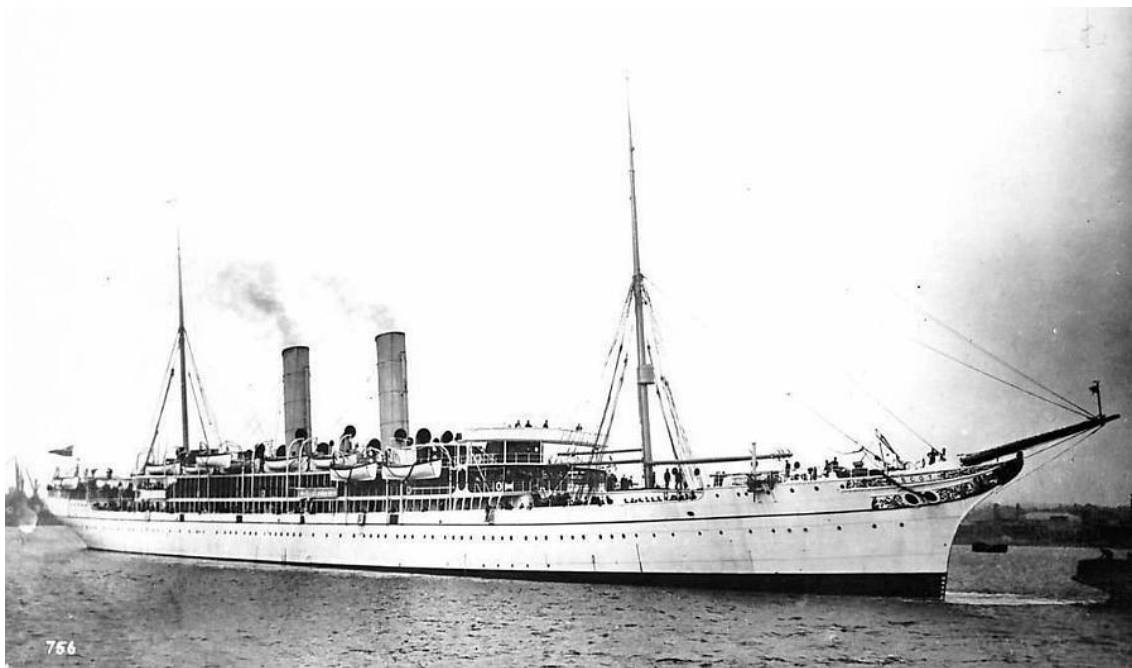
Импозантный внешний вид лайнера с элегантным клиперским форштевнем, двумя высокими слегка наклоненными назад трубами и, конечно, выдающаяся скорость, делали «Scot» весьма популярным среди пассажиров, которым лайнер обязан красивым, хотя и несколько пафосным прозвищем «Альбатрос Юга». Увы, несмотря на свою привлекательность для неискушенной публики, у «Альбатроса» имелся один, но весьма существенный недостаток – он оказался форменным «углепожирателем», «съедая» в рейсе по 170 т угля в сутки. На годовом собрании акционеров компании в апреле 1893 г. председатель правления привел обескураживающие цифры – оказывается, что совершив 8 рейсов «Scot»... принес убыток в размере £5500. «У него белый корпус* и на данный момент – это «Белый слон» компании».

* Первоначально корпус «Scot'a» имел черную окраску и был перекрашен только в 1892 г.

Исправить положение можно было или кардинально переделав энергетическую установку, снизив ее прожорливость, либо повысить коммерческую отдачу лайнера, увеличив пассажировместимость. Однако вывести из эксплуатации судно, пользующееся повышенным вниманием публики (а «Scot» ни много ни мало являлся визитной карточкой компании) было нельзя и компания, стиснув зубы, несла убытки. Случай поставить корабль на модернизацию представился в декабре 1895 г. Причем случай из серии «не было бы счастья, да несчастье помогло» – из-за проблем с машинами «Scot’у» пришлось высадить пассажиров в Виго, а самому вернуться в Саутгемптон. Вскоре корабль перешел в Белфаст, на верфь «Harland & Wolff», где он прошел модернизацию, в ходе которой его длина за счет вставки секции корпуса перед надстройкой увеличилась на 16,5 м, а тоннаж возрос до 7859 брт. Это позволило изменить пассажировместимость – теперь на лайнере могло размещаться 400 пассажиров 1-го и 25 – 2-го класса. Кстати, проект удлинения судна разработал мало кому тогда известный Томас Эндрус – будущий создатель «Титаника».



Пароход «Scot» в разные периоды своей службы до удлинения корпуса



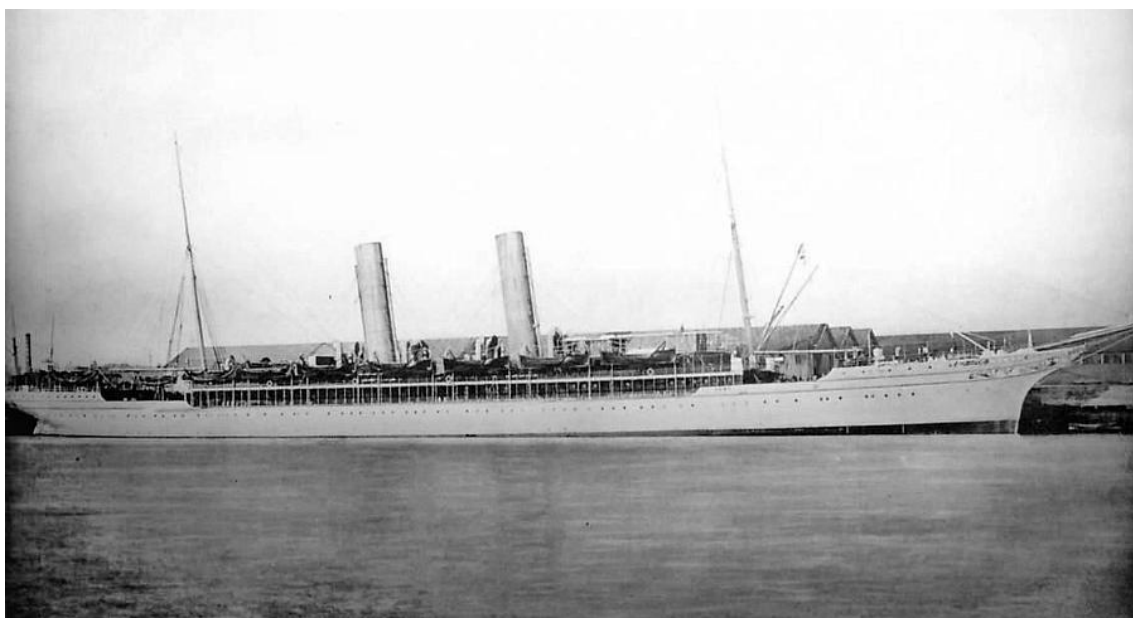
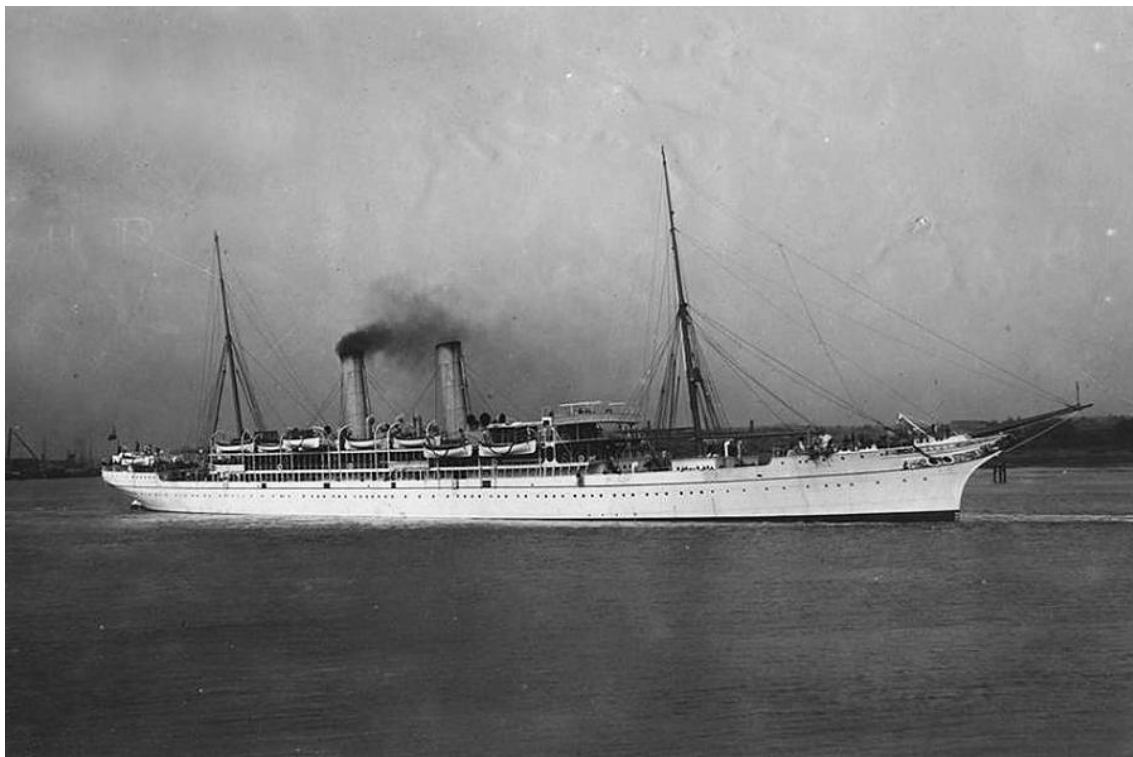
Пароход «Scot» в разные периоды своей службы (в начале карьеры пароход имел черную окраску бортов)

И опять хочется сказать, увы – с модернизацией опоздали – число мест 1-го класса увеличили в тот момент, когда внимание богатой публики, падкой на все новое, переключилось со «Scot'a» на «новинку»: вышедший на линию в 1894 г. 7537-тонный «Norman».

После возвращения на линию Саутгемптон–Кейптаун самым громким событием, связанным с лайнером, стало самоубийство на его борту южноафриканского «Алмазного короля» Барни Барнато в 1897 г.

Во время Англо-бурской войны лайнер привлекался для войсковых перевозок. В 1900 г., при объединении компаний «Юнион» и «Касл» в очередной раз сменил окраску (белый корпус и красные трубы с черными колпаками). В 1901 г. во время коронационного ревью на Спитхедском рейде, посвященного восшествию на престол короля Эдуарда VII, на лайнере размещались члены обеих палат Парламента.

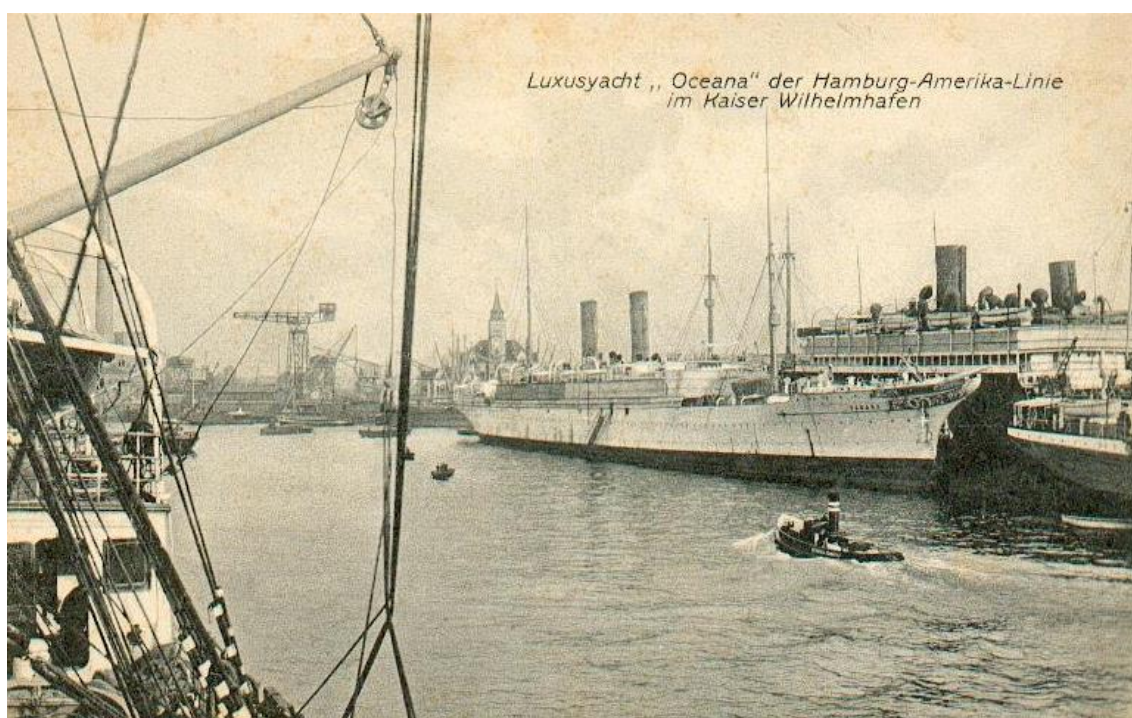
В 1903 г. карьера «Scot» как пакетбота завершилась – 12 сентября он встал на прикол, а на линии его заменил «Armada Castle».



Пароход «Scot» в разные периоды своей службы

В сентябре 1905 г. лайнер продали немецкой компании «Гамбург-Америка лайн» и переименовали в «Океана». Новый владелец планировал использовать пароход в качестве лайнера для входящих в моду круизов, взамен потерпевшего крушение «Prinzessin Viktoria

Luise». В 1907 г. корабль прошел переоборудование на верфи «Harland & Wolff», после чего отправлялся из Гамбурга в Нью-Йорк, откуда совершал круиз по Карибскому морю и вернулся в Европу. Всего в период с 1906 по 1910 гг. было совершено 7,5 круизов. «Половинка» появилась потому, что по завершении последнего круиза (в который лайнер вышел из Гамбурга 25 декабря 1910 г.), он уже не вернулся в Европу, а остался на Западном берегу Атлантики, в очередной раз сменив владельца. Теперь лайнер принадлежал компании из Торонто «Bermuda-North Atlantic S.S. Co», обслуживая линию Нью-Йорк – Бермудские о-ва. Покупка обошлась в 40 000 фнт. ст.



Лайнер «Oceania»

Увы, с годами экономичность старого парохода не улучшилась – эксплуатационные расходы оставались слишком высокими, в конце концов это привело к тому, что компания оказалась на грани разорения, а лайнер в 1912 г. за долги был арестован в Нью-Йорке. После длительных разбирательств он в 1915 г. перешел в собственность «Morse Dry Dock & Repair Co», New York (именно по запросу этой судоремонтной компании арест и был наложен), которая уже в феврале того же года перепродала совершенно ненужную им собственность испанской судоходной компании «Cia Trasatlantica» из Кадиса. Теперь лайнер стал называться «Alphonso XIII» и был поставлен на линию Кадис – Нью-Йорк. В 1923 г. судно вновь переименовали, на этот раз в «Vasco Nunez de Balboa» (в связи с постройкой нового «Alphonso

XIII»). Корабль продолжал работать на линии Кадис – Нью-Йорк, позднее его перевели на линию Кадис – Гавана. В 1925 г. поставлен на прикол, и в феврале 1927 г. продан в Италию для разборки на металл и прибыл в Специю 6 июля 1927 г.

Место постройки: William Denny & Bros, Dumbarton, Scotland

Первый собственник: Union Steamship Co. Ltd, Southampton

Спущен на воду 30 декабря 1890 г.

Закончен постройкой май 1891 г.

Стапельный номер – 443

Водоизмещение (т): 6844 (брутто), 4278 (нетто)

Размерения (м): 152,4 (длина наибольшая), 145,4 (длина между перпендикулярами), 16,7 (ширина), 7,9 (осадка)

Энергетическая установка: две трехцилиндровых паровых машины тройного расширения; 6 огнетрубных двусторонних паровых котлов; 12 000 л.с. (1440 н.л.с.); 2 винта

Эксплуатационная скорость 18,5 уз.

Запас топлива: 3000 т, расход топлива на полном ходу 170 т/сутки

Пассажировместимость (чел.): 1-й класс – 208, 2-й класс – 100, 3-й класс – 100.

Стоимость постройки – £254 000

УДК 94"72":62

Первый 20-узловик Южной Африки

Александр Владимирович Дашьян

Независимый исследователь, Москва, Российская Федерация

Аннотация. В работе дается биография парохода «Скот» паровой компании «Юнион», построенный для доставки в Южную Африку золотоискателей. В 1905 г. его продали германской паровой компании, позднее американской и закончил он свою карьеру под испанским флагом.

Ключевые слова: пароход, Шотландия, паровое сообщение, «Юнион».